STOP

Periodico FILT-CGIL Nazionale

Numero 89 - febbraio 2016 Euro 2.00

SOMMARIO

Primo Piano 2

Unità sindacale: la svolta possibile

Tempo Presente 3

2016 - Per la CGIL è l'anno dei diritti universali

Venezia tra grandi navi e piccoli progetti

Il congresso della CES di Parigi

Le novità della legge di stabilità 2016. Previdenza Lavoro Genitorialitá

Per la salvezza del Pianeta non bastano le buone intenzioni

In Linea 13

Privatizzazione FSI, deciso tutto o troppo poco?

Rafforzare il contratto del merci per una vera filiera

Personale navigante: quali diritti per il futuro?

Una difesa in attacco: il contratto del settore aereo

Rinnovato Ccnl dei lavoratori dei porti

Spazio Aperto 24

La rete infrastrutturale lombarda: stato di fatto, politiche e progetti

Sguardi e Traguardi 27

Un patrimonio *per nuovi* Sguardi e Traguardi

Donne oltre le mura

Finestre 31

"La corrispondenza" di Giuseppe Tornatore

Immagini 32

Luci d'Artista

Il servizio fotografico è stato realizzato da Franco Mammana
franco.mammana@fastwebnet.it

Unità sindacale: la svolta possibile

di Franco Nasso, Segretario Generale Nazionale Filt-Cgil

L'intesa con Cisl e Uil sulla proposta di nuovo modello contrattuale, varata il 14 gennaio dagli esecutivi unitari di Cgil, Cisl e Uil, può rappresentare una svolta molto importante per il sindacato confederale italiano, se sostenuta e rafforzata con convinzione.
Le valutazioni comuni che hanno portato all'accordo non possono essere messe in secondo piano dal prevalere delle logiche di autosufficienza nelle singole organizzazioni sindacali.
L'accordo è arrivato dopo una lunga stagione nella quale il lavoro unitario ha prodotto molti risultati importanti, primo tra tutti l'accordo sul Testo Unico del 10 gennaio 2014, insieme ai tanti rinnovi dei contratti nazionali e alle migliaia di accordi aziendali nell'interminabile crisi economica.
L'azione unitaria si è però sviluppata dentro una lunga fase di contrasti e divisioni che hanno trovato origine in una differente valutazione del contesto e delle possibili soluzioni alla crisi di rapporti con il governo e con le associazioni datoriali. Troppo tempo è trascorso nella discussione sulla produttività, sul rapporto tra contratto nazionale e contratto di secondo livello, sui rapporti tra contrattazione tra le parti sociali e interventi legislativi sulle questioni del lavoro.
Le divisioni unitarie hanno contribuito a rendere meno difficili per il governo le pesanti azioni di deregolazione sul lavoro che hanno perseguito l'obiettivo di cambiare radicalmente i rapporti di forza tra imprese e lavoro, a favore delle imprese, anche attraverso la cancellazione del ruolo di tutte le rappresentanze sociali.
La messa in mora delle rappresentanze sociali, e in particolare del ruolo del sindacato confederale, è dichiarata esplicitamente e perseguita con atti di governo e con i provvedimenti legislativi, quelli approvati e quelli continuamente minacciati.
L'attacco è senza precedenti nella storia del paese e riguarda questioni di straordinaria rilevanza, anche di natura costituzionale. Il tentativo di cancellazione del sindacato confederale e delle altre rappresentanze sociali fa parte di un'idea malata della democrazia che mette a diretto rapporto il governo con i cittadini, con i lavoratori e con le imprese, saltando tutte le forme organizzate di rappresentanza tutelate dalla costituzione.
La crisi economica e la rottura della solidarietà, che trae origine dalle difficoltà del paese e dai flussi migratori provocati dalle guerre e dalla miseria, alimentano il populismo, anche quello di governo, e favoriscono anche l'attacco al sindacato.
La risposta unitaria del sindacato confederale non può prescindere da questa evidente e preoccupante situazione di contesto politico ed economico del paese. L'accordo sul modello contrattuale del 14 gennaio nasce dalla comune valutazione del contesto che porta, come evidente conseguenza, alla necessità di una risposta unitaria.
È ormai di assoluta evidenza per tutti che, se esiste una possibilità di sviluppare l'iniziativa del sindacato confederale nella più generale difesa della democrazia, questo può avvenire se si assume il criterio dell'unità come unica possibilità di azione. Le risposte delle singole organizzazioni, anche se sostenute da forti ragioni ideali e di proposta, sono destinate a non cambiare lo stato delle cose.
Insieme alla comune valutazione del contesto e alla stringente necessità dell'azione unitaria, la proposta contenuta nell'intesa del 14 gennaio avanza soluzioni di straordinario valore nel merito del modello di contrattazione e di esercizio della funzione confederale del sindacato italiano.
La proposta sul modello contrattuale inserisce un punto di chiarimento fondamentale nel dibattito spesso strumentale e non ancorato alla realtà delle aziende italiane, relativo al rapporto tra contratto nazionale e contrattazione aziendale e territoriale e al luogo dello scambio sulla produttività.
Il modello proposto si basa sulla realtà del sistema produttivo italiano e sulla impossibilità, per oltre il 75% delle aziende, di ipotizzare contrattazione di secondo livello aziendale.
Il contratto nazionale, la contrattazione aziendale e territoriale devono svolgere la loro funzione in un nuovo equilibrio che, nella necessaria flessibilità delle soluzioni, consenta l'esercizio della contrattazione a tutela della condizione e del reddito dei lavoratori e della crescita della produttività, che non può essere solo profitto per le imprese.
Rappresentanza certificata e conseguente abilitazione alla contrattazione dei sindacati, validità degli accordi affidata all'approvazione, ampliamento degli spazi di contrattazione e di partecipazione, applicazione piena degli articoli 46 e 39, proponendo modalità di partecipazione dei lavoratori e delle loro rappresentanze e di possibile traduzione in legge dei criteri democratici di riconoscimento dell''erga omnes', ridefiniscono con forza il profilo confederale del sindacato italiano.
Questo risultato è alla nostra portata e, per affermarsi, deve essere sostenuto dalla convinta azione unitaria.

2016 Per la CGIL è l'anno dei diritti universali

Carmen Carlucci, Responsabile Coordinamento Comunicazione CGIL

Una grande battaglia per allargare i diritti, una sfida per fermare la destrutturazione sistematica del diritto del lavoro, un impegno per imprimere una inversione di tendenza alla troppe scelte legislative che puntano a indebolire e frantumare le tutele dei lavoratori. E, soprattutto, uno sguardo a tutto il mondo del lavoro, non solo a quello subordinato, tradizionale referente del sindacato. È questo l'impegno che la Cgil si è assunto lanciando la straordinaria campagna per la Carta dei diritti universali del lavoro.
Sono stati anni difficili, questi, per il mondo del lavoro. Pezzo dopo pezzo istituti e principi faticosamente conquistati in un secolo di battaglie sono stati assediati, contestati, aggrediti, in parte snaturati e minacciati da interventi legislativi di cui il Jobs Act è solo l'ultima tappa. Insieme all'abbassamento delle tutele, l'obiettivo di questo processo è lo snaturamento del sindacato, la neutralizzazione del suo ruolo e della sua funzione di tutela di lavoratori, di rappresentanza del lavoro, di soggetto della contrattazione collettiva. E proprio questa, la contrattazione collettiva, è l'altro obiettivo di chi pensa che il sindacato non serva più. Eventuali interventi legislativi sul tema della rappresentanza e per il salario minimo legale, una volontà più volte espressa dal governo e per ora bloccata dall'accordo unitario sul nuovo modello contrattuale, non sarebbero che la ciliegina sulla torta di questa complessiva involuzione del diritto del lavoro che lascerebbe più soli e più deboli i lavoratori.
Dunque, è una sfida culturale, prima che di politica sindacale, quella che la Cgil ha messo in campo. Una sfida progettuale, che allontani il rischio di giocare solo in difesa di fronte ad un attacco ai diritti che non riguarda solo l'Italia, ma più complessivamente è in atto da decenni sulla platea internazionale, ma che in Italia ha avuto caratteristiche particolarmente significative e incisive.
La Cgil propone una Carta dei diritti universali del lavoro, puntando a tradurla in una legge di iniziativa popolare, il 'Nuovo statuto delle lavoratrici e dei lavoratori', di rango costituzionale.
Lo Statuto del 1970 non è un ferro vecchio, non è un retaggio di un'età dell'oro del lavoro ora inservibile. Tantomeno è un ostacolo alle sorti 'magnifiche e progressive' del mondo delle imprese e del rilancio dell'economia. Stabilisce principi di democrazia insostituibili, da difendere senza se e senza ma. Tuttavia, sono passati quasi 50 anni dalla sua stesura e certo il mondo è cambiato e, con esso, quello del lavoro. Dunque lo Statuto va aggiornato, in primo luogo per allargarlo a tutte quelle forme di lavoro atipico, precario, parziale e anche autonomo in cui oggi si declina una buona parte del modo di lavorare, caratterizzato purtroppo da divisioni, discriminazioni, diseguaglianze. La Carta, elaborata con la collaborazione fra un pool dei più importanti giuristi del lavoro, si poggia su tre pilastri: i principi universali; le norme di legge che diano efficacia generale alla contrattazione, codificando regole di rappresentanza e democrazia valide per tutti; una riscrittura della contrattazione in chiave inclusiva. Cosa vuol dire? Inclusiva per tutti i soggetti oggi esclusi, precari, lavoratori degli appalti, di aziende di una stessa filiera o di uno stesso sito. La contrattazione deve tornare ad essere strumento di superamento delle diseguaglianze e divisioni fra i lavoratori e di avvicinamento dei trattamenti e delle condizioni del lavoro.
Per raggiungere questo ambizioso obiettivo la Cgil prima di tutto interroga la propria base, in una logica di democrazia che individua nel coinvolgimento attivo del corpo dei propri iscritti.
In questi giorni, e fino al 19 marzo, è in corso una consultazione che, formulata in questi termini, non ha precedenti nella storia della Cgil. Centinaia di migliaia di assemblee sono in corso nei luoghi di lavoro e nei territori, nel corso delle quali è spiegata ai lavoratori la proposta della Cgil e agli iscritti è chiesto di discuterla e sostenerla. Si chiede di approvare la proposta di legge di iniziativa popolare e, insieme, di sostenere eventuali referendum abrogativi di parte della legislazione sul lavoro, del Jobs Act ma non solo, in contraddizione con la legge stessa.
Al termine di questo processo i voti degli iscritti saranno verbalizzati e se, come la Cgil prevede, il consenso sarà robusto e convinto, la legge di iniziativa popolare sarà proposta e in tutte le città italiane saranno insediati i banchetti per la raccolta delle firme a sostegno della proposta.

La Confederazione, dunque, si rivolge ai propri iscritti e, insieme, a tutti i lavoratori e al paese. Convinta come è di combattere una battaglia di civiltà che riguarda tutti, propone un ragionevole aggiornamento dello Statuto in chiave di integrazione, allargamento, completamento dei diritti del lavoro. In questa fase, l'attenzione è molto concentrata sulla comunicazione alla propria base. Comunicazione tradizionale e dei new media sono gli strumenti di questa campagna. Manifesti, locandine, volantini sono a disposizione delle strutture. Materiali di approfondimento della proposta sono stati distribuiti già da settimane, mentre è dei giorni scorsi il commentario giuridico del testo. Uno strumento essenziale per capire nel dettaglio, e per tradurre dal complesso linguaggio giuridico in termini più accessibili, le novità della proposta e le novità rispetto alla legislazione precedente. Nei prossimi giorni sarà anche diffuso un vademecum cartaceo con il testo di legge e i commenti relativi ad articolo per articolo.
È intanto on line una pagina di formazione per i delegati e i dirigenti che dovranno spiegare la proposta di legge. Si accede ad essa dal nuovo sito Cgil, nella pagina 'Formazione' dell'home page, cliccando su 'Carta dei diritti universali del lavoro' e iscrivendosi tramite una password su login. Nella pagina sono contenuti diversi materiali video e cartacei di spiegazione del testo di legge, con i contributi del segretario generale Susanna Camusso, del segretario confederale Serena Sorrentino e del costituzionalista che ha coordinato il progetto.
Mentre si svolgono le assemblee, e in seguito durante la raccolta delle firme, un pullman gira le piazze italiane e i luoghi in cui si tengono le assemblee. È il 'pullmam dei diritti', e impresse sulle fiancate sono le immagini scelte per la campagna, un gabbiano e un cavallo, simboli della libertà e della dignità del lavoro.
Il pullman è la presenza concreta della Cgil nelle piazze d'Italia, per comunicare ai cittadini, ai lavoratori lo spirito e i contenuti di questa grande campagna. Che non sarà breve. Infatti, la raccolta delle firme a sostegno della legge proseguirà per 6 mesi e tutte le risorse dovranno essere impiegate per rendere chiaro al paese il senso profondo di questa proposta.
Diranno alla Cgil, hanno già cominciato a farlo, che combatte battaglie di retroguardia, che rappresenta un vecchio modo di raccontare il lavoro, che mira a tutelare se stessa. Sappiamo bene che non è così.
È anzi l'opposto perché guarda, oltre che al lavoro subordinato, al vasto mondo del lavoro atipico, precario e autonomo, vero o falso. Per essi chiede l'universalità dei diritti, a compensi dignitosi, a condizioni di lavoro trasparenti, alla conciliazione fra vita professionale e familiare, alla non discriminazione, alla tutela nei casi di licenziamenti illegittimi. Per essi chiede la contrattazione inclusiva.
La Cgil lo spiegherà senza risparmiarsi al paese, chiederà il sostegno del mondo della cultura, dell'arte, delle istituzioni. E cercherà di parlare tanto ai giovani, fra i destinatari più ovvi di questo progetto, puntando molto sul web, sui social media, sul mondo digitale, con spot, video, interviste, mostrando i volti, le storie, le ragioni dell'universo Cgil ora chiamato a fare di questa proposta, di questa campagna una battaglia vincente di civiltà e di dignità.

Venezia tra grandi navi *e piccoli progetti*

di Enrico Piron, Segretario Generale Camera del lavoro Metropolitana di Venezia

Non decidere è decidere di non fare e in questa dimensione gli affaristi fanno affari, la laguna s'impoverisce, vengono meno gli investimenti, i cittadini perdono l'orientamento e il lavoro diminuisce. Una tempesta perfetta che Venezia non può più sopportare.

Da troppo tempo a Venezia non si decide o, meglio, non lo si fa per il bene comune e con un'idea adeguata al contesto. E tutto prende la direzione sbagliata, si perde tempo, si mancano occasioni e si dissipano risorse.
Manca, nella città lagunare, un progetto di sviluppo organico e compatibile, soprattutto ora che da Provincia si è definitivamente trasformata in realtà Metropolitana; manca un'idea sul futuro dell'industria alternativa alla speculazione sulle aree bonificate o da bonificare; manca un pensiero, finalmente autorevole, sul rapporto che deve intercorrere tra la laguna, la terraferma e il resto del territorio metropolitano, tra il turismo, dilagante e sempre meno di qualità, e le esigenze scaturite dalla delicatezza di un sistema fragile per definizione, quello di un'incredibile città sull'acqua, di un ecosistema lagunare delicatissimo sul quale si affaccia una delle più ampie zone industriali d'Europa, ormai abbondantemente sottoutilizzata, uno dei più grandi porti del Paese, uno dei più efficienti *hub* crocieristici del mondo e l'aeroporto Marco Polo.
La stessa Venezia degli scandali del M.O.S.E., e ora delle bonifiche praticamente inutili all'area industriale, quella del commissariamento e ora della formazione politica Fucsia, quella del malaffare negli appalti e al contempo la città della solidarietà, dell'inclusione, il ponte tra culture e religioni, laboratorio sociale unico nel paese. In assenza di quel progetto, che non è solo produttivo e industriale, ma sociale e politico e che tiene dentro tutti gli aspetti peculiari di questo *micro-cosmo*, pure con il graduale imbarbarimento del linguaggio della politica e con lo smarrimento dei "fondamentali", dentro a tutto questo i cittadini sempre più spesso si trovano a recitare la parte degli ignavi danteschi, costretti a seguire di volta in volta una bandiera, ma senza poi essere condotti da nessuna parte, tifoserie senza volto che si contendono, a suon di slogan, il merito di questioni, radicalizzando la discussione e non permettendo mai un avanzamento dialettico e fattivo alle cose.
E mentre nessuno si assume realmente responsabilità, tutto diventa polemica e scontro tra chi è pro e chi è contro, fermando, di fatto, ogni decisione e permettendo ai soliti noti di incrementare profitti e di fare affari.
È da questo punto di vista che va considerato il tema dell'accesso delle grandi navi turistiche in laguna e del porto turistico, che tanto sta facendo parlare, sparlare, (sorridere?) il mondo.
Procedere per punti mi facilita l'analisi.

Primo: non serviva la tragedia della Costa Crociere al Giglio, per far dire ai Veneziani che le grandi navi da crociera non possono transitare tra le calli della città. Abbiamo assistito a "inchini" di fronte a piazza San Marco e pareva un arrembaggio a una città da parte di una città galleggiante. Anche in presenza degli straordinari capitani del porto, è realmente troppo rischioso operare in tale direzione; pare che lo abbiano capito un po' tutti, ma non tutti, comunque.
Secondo: la laguna è un sistema naturale fragile e instabile. Il M.O.S.E. ne ha già trasformato non solo la morfologia ma anche la velocità delle correnti e la conseguente ridefinizione dei fondali. Opera necessaria, si continua a dire, ma estremamente impattante. Il traffico delle grandi navi all'interno della laguna può incrementare quest'aspetto. Ma pure l'escavo di "rii", che sono vere e proprie strade scavate nei fondali, quelle delimitate dalle "bricole", i tre pali legati presenti in tante fotografie, visto che la laguna pesca in alcuni tratti anche solo mezzo metro, deve anteporre le stesse problematiche ambientali. Si ascrivano a questo le polemiche sul canale Contorta e ora quelle sull'isola delle Tresse.
Terzo: il porto commerciale non può subire in alcun modo ostacoli alla propria attività che, semmai, deve essere rilanciata e su cui è necessario investire anche perché, oltre ad essere una piattaforma strategica per il futuro dell'intero paese proprio per il posizionamento strategico, ponte tra ovest ed est e terminale del sistema fluviale del progetto europeo INWAPO, esso comunque

rappresenta uno straordinario veicolo per richiamare l'industria proprio in questo territorio, anch'esso coinvolto dalle politiche insensate di ENI, offrendo l'opportunità di ri-costruire un'assoluta sinergia tra produzione e spedizione, che è stata proprio la ragione della convivenza vantaggiosa e prospera del sistema fino a qualche decennio fa, oltre che la possibilità di sviluppare un inter-porto razionale e dimensionato e lo sviluppo di nuova intermodalità. La proposta di costruire un nuovo porto off- shore in Adriatico, fuori dalla laguna e galleggiante, appare un'idea tanto avventurosa quanto antieconomica, secondo noi.
Quarto: il porto turistico, "la Marittima", rappresenta uno degli hub più efficienti del mondo e un grande investimento in termini economici. Spostarlo nel breve periodo appare assolutamente improponibile poiché mancherebbero soprattutto le risorse necessarie non solo per smontarlo e rimontarlo altrove, ma anche per ricreare una struttura altrettanto efficiente. I turisti arrivano via mare a Venezia poi, anche perché, come diceva Thomas Mann, "per capire Venezia, bisogna guardarla dal mare" e vi assicuro che è proprio uno spettacolo unico.
Quinto: Venezia da tempo è terreno di conquista da parte di coloro che hanno bisogno di uno scenario per fotografie d'effetto, che transitano per non lasciare nulla. Non mi riferisco solamente al turismo di massa, ciabattone e mordi e fuggi, mi riferisco agli eventi, alle manifestazioni, quell'aspetto mondano sin troppo pervasivo che condanna la città a essere un piccolo presepio statico che la sta soffocando anche culturalmente, nonostante le università, il conservatorio, l'accademia, nonostante le cento culture presenti tra i suoi abitanti, sempre meno, e nelle sue case, palazzi, calli monumenti che sono un viaggio etico ed estetico al contempo.
Con queste premesse, ciò che capita da ormai troppi anni è che non esiste un progetto assolutamente coerente che tenga assieme tutti questi fattori o, per lo meno, che sia in grado di determinare quale sia il futuro per la città e come questo territorio, metropolitano e quindi sinergico, vocato all'interscambio debba crescere, verso dove debba svilupparsi e in che modo.
Se la Marittima deve essere spostata per salvaguardare l'equilibrio, ci vuole un progetto, di medio periodo, che dia fiducia alle compagnie di navigazione che trovino il nuovo attracco efficiente e che non danneggi il settore del turismo. È altrettanto ovvio che la rottura del carico determinata da un porto fuori la laguna comporterà, per l'approvvigionamento di queste navi, che sono vere città galleggianti, un aumento del traffico in laguna con tutto quello che questo comporta in termini inquinamento e di praticabilità delle rotte.
Sta diventando tardi. Non decidere è decidere di non fare e in questa dimensione gli affaristi fanno affari, la laguna s'impoverisce, vengono meno gli investimenti, i cittadini perdono l'orientamento e il lavoro diminuisce. Una tempesta perfetta che Venezia non può più sopportare.

Il congresso della CES di Parigi

di Stefano Malorgio, Segretario Generale Filt-Cgil Milano

La costruzione di un soggetto sindacale europeo è il nostro compito generazionale.
Strumento da consegnare ai nostri figli che dovranno essere liberi in Europa e potranno esserlo solo con un sindacato adeguato.

Approfitto dello spazio libero che mi è concesso dal nostro giornale per raccontare l'esperienza di delegato Italiano al congresso del sindacato confederale europeo CES, che si è tenuto a Parigi dal 29/09 al 02/10 presso la Maison de la Mutualitè (che ha 1789 posti in onore dell'anno della Rivoluzione Francese). Ovviamente non ho la pretesa di fare sintesi, ma solo di descrivere lo stato della discussione.
Sono stato felice e orgoglioso di essere stato scelto nella delegazione che rappresentava la CGIL al Congresso di Parigi ed ho provato a vivere quei giorni in maniera degna di rappresentare coloro che qui non verranno mai e con la convinzione di vivere momenti della mia vita che difficilmente si ripeteranno.

Obiettivo del congresso era quello di avviare una trasformazione della CES da organismo burocratico a vero sindacato europeo che possa contribuire alla ridefinizione di un'Europa politica e sociale.
Ci si è riusciti?
All'inizio del congresso si canta *Bella ciao*. Italiani e tedeschi assieme. Penso che di strada ne abbiamo da fare ancora molta ma, guardando alla storia terribile e sanguinosa del '900, se siamo arrivati a cantare assieme *bella ciao*, forse possiamo farcela.
La giornata di avvio dei lavori è molto ricca. Intervengono Anne Hidalgo (sindaco di Parigi), Jean-Claude Junker (Presidente Commissione Europea), Martin Schulz (Presidente del Parlamento europeo), Francoise Hollande (Presidente Repubblica Francese).
Il dibattito evidenzia una qualità della dialettica politica assolutamente più alta che in Italia, con una partita tra destra e sinistra ancora chiara giocata su opzioni differenti: uguaglianza, rappresentanza, stato e sicurezza sociale.
Ruolo del sindacato e del lavoro non è messo in discussione neanche a destra, come dimostrano le importanti presenze al congresso (se avessimo fatto il Congresso della CES in Italia, chi sarebbe venuto?).
Importanti passi avanti (a parole per ora) da Junker, passate inosservate solo sulla stampa italiana: Valore della Contrattazione nazionale sul piano della crescita; A uguale lavoro, uguale salario; Centralità del dialogo sociale.
Modalità di dibattito sono un po' ridicole con interventi da tre/quattro minuti. Noi latini soffriamo, gli altri si trovano mediamente a loro agio. Il risultato è piuttosto povero sul piano del dibattito, ma efficace dal punto di vista dell'ascolto.
Il quadro che ne esce è eterogeneo ma con punti in comune molto chiari: ovunque il lavoro (disoccupazione e lavori poveri) e la rappresentanza (sul piano delle adesioni al sindacato) sono messe a dura prova dalla crisi; ovunque lo stato sociale, vera peculiarità dell'Europa, è messo in discussione.
La crisi in Europa ha arricchito una fascia piccola di popolazione e impoverito la gran parte di essa. Per questo e attorno a questo si gioca lo scontro tra destra e sinistra.
Nella discussione emerge continuamente il richiamo alla necessità del "dialogo sociale", un termine per noi non così familiare e non direttamente traducibile con "concertazione".
Nei Paesi del Nord la politica favorisce il dialogo sociale, le imprese lo accettano, i sindacati pure. Nei Paesi mediterranei il governo lo avversa considerandolo un intralcio alla sua azione, le imprese lo rifiutano, i sindacati fanno fatica a praticarlo. I cittadini, nel nome del "faccio quello che mi conviene", applaudono.
Il sindacato è sotto attacco in buona parte dei Paesi Europei, ma vi sono situazioni molto diverse a secondo delle macroregioni. Mi pare di poter dire che lo stato del sindacato è un indicatore della salute dei sistemi democratici.
Il sindacato anglosassone si aggira come un fantasma. Lì siamo nati. Sono stati costruttori del welfare. Sono stati potentissimi, ora contano pochissimo e rappresentano altrettanto. Nei loro racconti sono molte le similitudini con la nostra situazione. Speriamo in un finale diverso.
L'Europa dell'est è in una condizione molto difficile sul piano della tenuta delle giovani istituzioni democratiche e l'esito di questa lunga transizione appare tutt'altro che scontato in molti Paesi di quell'area.
Ovviamente questo si riflette sul ruolo di un sindacato che cerca ancora la sua strada

autonoma e deve conquistarsi un riconoscimento vero a livello normativo e politico.
Il modello economico, politico e sociale dei Paesi del Nord mostra evidenti crepe di fronte alle grandi trasformazioni globali. Questo produce un sindacato chiuso in una difesa oltranzista e quasi corporativa della propria condizione. Tra tutti i Paesi, la Finlandia si trova in una situazione più complessa degli altri.
Il sindacato tedesco gode di una indubbia posizione di forza nel proprio Paese. La Germania ha fatto del dialogo sindacale e della cogestione lo strumento principe della coesione sociale. Emergono solo minimi sprazzi di difficoltà, in particolare sulla vicenda dei "mini job". Tale condizione si esprime con evidenza nel dibattito e nella composizione della platea dove la DGB fa sentire tutto il suo peso.
Nell'area del Mediterraneo, le difficoltà sono ovunque grandi. È in corso, infatti, una vera e propria messa in discussione del ruolo del sindacato che è, prima di tutto, culturale e poi politica. Essa si esprime plasticamente soprattutto nelle grandi difficoltà legate allo scontro sul diritto di sciopero, nel quale emerge un'immagine piuttosto deteriorata del sindacato nel rapporto con i cittadini.
L'Italia ha una sua assoluta originalità. La genesi è da ricercarsi innanzitutto dalla storia del nostro Paese, nel quale il Lavoro si è dovuto far carico non soltanto della sua stessa emancipazione ma anche, in assenza di una vera e propria classe dirigente, della trasformazione complessiva della società e della modernizzazione del Paese. Questo ha generato un ruolo differente per le Organizzazioni sindacali che oggi è messo in discussione. A questo si aggiunga che in Italia si registra un tasso di frammentazione sindacale che non ha eguali nel resto degli altri Paesi.
Vi è poi una situazione politica e sociale assolutamente incomprensibile fuori dai nostri confini, figlia di una democrazia piuttosto limacciosa e mai completamente compiuta. Si pensi, infatti, che nel dibattito sulle condizioni difficili del sindacato in Europa non è assolutamente citata la situazione italiana. Fuori dall'Italia nessuno ci capisce, troppo complesso il nostro Paese per chi non ci vive, ragion per cui dobbiamo porci l'obiettivo di rendere comprensibile quello che stiamo vivendo anche per far capire la vera natura del governo Renzi.
Per quanto concerne lo stato di salute della CES, mi pare di poter dire che vi è ancora una indubbia prevalenza degli interessi nazionali. I sindacati nazionali si schierano a difesa dei loro Paesi. Sono prima tedeschi, norvegesi e poi rappresentati di quei lavoratori (o forse in quei Paesi le due cose non sono in contraddizione). Il congresso risente di questa impostazione. Moto confuso nelle regole (altro che noi), con dubbie procedure. Si pensi che il regolamento della CES prevede che in plenaria siano necessari i due terzi per approvare un semplice emendamento a un documento. Si pensi che l'assise si chiuderà assurdamente senza alcuna decisione né discussione sul tema Volkswagen che in quei giorni imperversava. Analogamente, nulla di fatto sulla nostra richiesta di schierare il sindacato europeo sulle possibili flessibilità legate agli investimenti. Stessa cosa sul salario minimo europeo.

Un punto di grande unità è stato trovato sul tema profughi dopo l'intervento commuovente di Aida Hadzialic, ex bambina profuga bosniaca ora ministro svedese dell'istruzione. Guardando viene da chiedersi quante energie potenziali ci siamo persi nel mediterraneo.
Questo congresso si chiude deludendo le speranze di cambiamento immediato, ma si pongono a mio parere le condizioni perché quel cambiamento possa avvenire. È evidente che qualcosa si muove. Tutti sanno che non sarà possibile confermare le condizioni, anche positive, nel proprio Paese senza una efficiente e coordinata politica sindacale europea.
Il cambio del presidente sta in questa direzione. Luca Visentini, proveniente dalla UIL e definito come molto vicino alla CGIL, si presenta con un piglio e un programma che vanno nella giusta direzione. Ci sono grandi speranze sul suo tentativo di cambiare questa organizzazione. Dubito che una persona da sola possa farcela se non ci sarà la convinzione di tutte le più grandi organizzazioni europee. Noi Italiani poi speriamo, vista la sua provenienza, che possa farci uscire dal nostro evidente isolamento.
Si approva il Manifesto di Parigi (documento finale del Congresso) con cinque astensioni. Contiene molti elementi che vanno nella giusta direzione. Bisognerà capire se si riuscirà a realizzare gli obbiettivi dati.
Per quanto mi riguarda, ritengo che i processi di globalizzazione impongano un cambio della dimensione dentro la quale si costruiscano regole comuni per il lavoro. Si deve partire dall'Europa e non è detto che basti, visto che i grandi soggetti imprenditoriali (big data soprattutto) si muovono su scala globale.
La costruzione di un soggetto sindacale europeo è il nostro compito generazionale. Strumento da consegnare ai nostri figli che dovranno essere liberi in Europa e non potranno esserlo senza un sindacato adeguato.
L'ampiezza del campo impone innanzitutto una lotta per vere istituzioni democratiche europee. Senza questa controparte non ci sarà una sede dove costruire l'avanzamento delle condizioni di chi lavora. Noi possiamo essere solo una derivata di un processo politico federativo che avanza con grande lentezza. Politica quindi, ancora politica.
Vincono, però, ancora i nazionalismi. Sembrava vicina l'Europa politica alla mia generazione. La crisi l'ha malridotta ma non distrutta. La questione è complessa. Altri, come gli Stati Uniti, sono passati da una guerra prima di trovare un equilibrio. Noi dovremo ragionare con gli strumenti della pace e il lavoro dovrà fare, anche questa volta, la sua parte.

LE NOVITÀ DELLA LEGGE DI STABILITÀ 2016

Previdenza Lavoro Genitorialità

di Fulvia Colombini, Collegio di Presidenza di Inca Nazionale

Alla fine dello scorso anno è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la legge n.208/2015, meglio conosciuta come Legge di Stabilità 2016, i cui contenuti normativi sono in vigore a partire dall'1 gennaio dell'anno in corso. La legge si compone di un solo articolo e di 999 commi che trattano le materie più disparate. Infatti, una delle maggiori critiche, avanzate dalla Cgil, è che siamo di fronte a un provvedimento dispersivo, senza un indirizzo preciso, che affronta varie tematiche ma in modo spezzettato, poco incisivo, senza una visione organica e di prospettiva.
Per quanto riguarda le pensioni, ci saremmo aspettati una serie di provvedimenti che, modificando radicalmente la legge Monti-Fornero, ridessero al sistema previdenziale del nostro paese quella flessibilità e quell'equità che sono venute a mancare e che rappresentano le prime cause del disagio e della sofferenza per moltissime persone che si sono viste allungare notevolmente il traguardo pensionistico e cambiare le regole in modo repentino e inaspettato. Ma di tutto ciò nella Legge di Stabilità non vi è traccia. È comunque utile esaminare quali sono le novità che, ripeto, non riguardano la maggioranza dei lavoratori e delle lavoratrici, ma gruppi specifici di persone e di interessi.
Il primo raggruppamento di provvedimenti riguarda coloro che devono andare in pensione. È stata allungata, per le sole lavoratrici, la possibilità di uscire dal lavoro utilizzando la cosiddetta "opzione donna" rivolta a coloro che, alla data del 31 dicembre 2015, hanno maturato un'anzianità contributiva di 35 anni e hanno compiuto i 57 anni e 3 mesi di età per le lavoratrici del settore privato e 58 anni e 3 mesi per le autonome. Le donne che sono in possesso dei due requisiti di età e contributivi possono fare domanda di pensione, il cui importo sarà calcolato con il sistema contributivo, scontando quindi una riduzione, rispetto al calcolo del sistema retributivo e misto, che può aggirarsi tra il 20 e il 40%. Dovranno però attendere, prima di poter percepire l'assegno previdenziale, 12 mesi se private o 18 mesi se autonome a causa dell'applicazione della finestra mobile. Il Parlamento valuterà in seguito se proseguire in questa sperimentazione. Si tratta in pratica dell'unica possibilità di uscita anticipata, rispetto alle regole vigenti e molte donne, nonostante le penalizzazioni, ne hanno fatto e ne faranno uso. Un'altra novità è rappresentata dalla possibilità di trasformare il proprio rapporto di lavoro da tempo pieno a part time negli ultimi tre anni di lavoro.
Questa facoltà potrà essere esercitata da coloro che matureranno i requisiti per la pensione di vecchiaia entro il 31 dicembre 2018. Questi lavoratori e lavoratrici potranno fare domanda al datore di lavoro di ridurre il proprio orario in misura compresa tra il 40 e il 60%; sarà loro riconosciuta dallo Stato la contribuzione figurativa sull'intera retribuzione, come se lavorassero a tempo pieno, inoltre riceveranno in busta paga l'ammontare dei contributi non pagati all'INPS dal datore di lavoro, sulla quota di retribuzione percepita. Dai nostri calcoli prevediamo che un lavoratore che dimezza il proprio orario di lavoro, per esempio riducendo le otto ore a quattro ore giornaliere, percepirà mediamente il 75% della retribuzione precedente. Questa misura è stata pensata dal legislatore per favorire la fuoriuscita dei lavoratori più anziani dando luogo ad un ricambio generazionale, anche se al datore di lavoro non è

richiesta alcuna assunzione sostitutiva. È stata inserita nella legge la "settima salvaguardia" per gli esodati, rivolta a coloro che, dopo il varo della legge Monti/Fornero, si sono ritrovati senza lavoro e con un notevole allontanamento del traguardo pensionistico. Queste nuove norme permetteranno a circa 26.000 persone di poter andare in pensione applicando le vecchie regole in vigore fino al 31 dicembre 2011 ma, ancora una volta, il Governo ha rinunciato a una misura strutturale che metta la parola fine al problema degli esodati, che si trascina ormai da 5 anni. Dalle nostre stime ci sono altri 30.000 lavoratori che hanno necessità di essere ricompresi nelle salvaguardie, prevediamo pertanto che ci sarà la necessità di una "ottava salvaguardia" che stiamo già chiedendo al Governo. Infine, sono previsti alcuni benefici per i lavoratori che sono stati esposti all'amianto e delle modalità di prepensionamento per i lavoratori poligrafici posti in cassa integrazione straordinaria, per venire incontro alla forte crisi dell'editoria e della carta stampata.

Analizziamo ora le novità per coloro che sono già in pensione.
La Legge di stabilità interviene sulla rivalutazione annuale delle pensioni confermando l'attuale meccanismo, introdotto dal Governo Letta, per cui le pensioni più alte sono soggette a una minore rivalutazione, sono quindi maggiormente salvaguardate le pensioni di importo più basso. Comunque, per il 2016 il concetto di rivalutazione è solo teorico perché nessuna somma è dovuta dall'Inps ai pensionati visto che l'indice dei prezzi, secondo l'Istat, è risultato negativo.
Inoltre, nel 2015 i pensionati avevano ricevuto una rivalutazione dello 0,3%, indice che si è poi rivelato sbagliato perché l'Istat ha confermato che era dovuto solo lo 0,2%. Nella Legge di Stabilità il Governo rimanda al prossimo anno la restituzione delle modeste somme ricevute in più da coloro che sono già in pensione. Un altro provvedimento è rappresentato dall'intervento sulla no tax area, cioè quella parte di reddito da pensione che è esclusa dal pagamento delle tasse, che riguarda coloro che hanno redditi fino a 15.000 euro annui. I nuovi importi passano, nel 2016, da 7.500 a 7.750 euro per coloro che hanno meno di 75 anni e da 7.750 a 8.000 euro per coloro che hanno più di 70 anni. Come Patronato abbiamo stimato un beneficio complessivo per il 2016 di circa sessanta euro nella sua misura massima. Ultimo provvedimento di questo gruppo è rappresentato dall'eliminazione delle penalizzazioni per coloro che sono andati in pensione negli anni 2012- 2013- 2014 senza aver compiuto 62 anni. Queste penalizzazioni riguardavano circa 28.000 persone, di cui 24.000 donne, pertanto è stato compiuto un atto dovuto perché il fenomeno aveva assunto un carattere di discriminazione indiretta impugnabile presso il Tribunale.
Ricordo che le penalizzazioni sono state abolite con la legge di Stabilità dello scorso anno, ma erano state mantenute in essere per tutti coloro che erano andati in pensione precedentemente, con questa ultima novità viene eliminata questa disparità di trattamento.
Per ridare flessibilità ed equità al nostro sistema previdenziale, Cgil Cisl e Uil hanno manifestato al Governo la necessità di aprire un confronto a tutto campo perché i provvedimenti descritti non sono all'altezza delle necessità reali e dei problemi delle persone. Le Organizzazioni Sindacali Confederali hanno presentato, nello scorso mese di dicembre, una piattaforma unitaria, sostenuta nel territorio con una serie di attivi di delegati e pensionati e nel caso non si muova nulla, andrà sostenuta anche con la mobilitazione.

Provvedimenti riguardanti la conciliazione e la genitorialitá

È stato portato a due giorni il congedo obbligatorio per il padre da usufruire entro i primi cinque mesi dalla nascita del figlio.

L'aspettativa obbligatoria delle madri è stata equiparata ai periodi di lavoro quindi non ci saranno più decurtazioni sui premi aziendali di produttività.

È stato confermato il voucher baby sitting per le madri che rientrano al lavoro, rinunciando al congedo facoltativo, nella misura di 600 euro per sei mesi ed è stato esteso alle lavoratrici autonome e professioniste per la durata tre mesi.

È stata introdotta la possibilità di cumulare la laurea e i congedi parentali collocati al di fuori del rapporto di lavoro per favorire, sia pur pagando il riscatto, la possibilità per le donne di raggiungere i requisiti pensionistici.

Provvedimenti riguardanti gli ammortizzatori sociali

Sono stati finanziati gli ammortizzatori in deroga con 250 milioni per il 2016.

Sono stati rifinanziati i contratti di solidarietà per il settore artigiano con 60 milioni per il 2016. (Queste risorse risultano del tutto insufficienti).

È stata rifinanziata la Dis Coll a favore dei lavoratori parasubordinati pubblici e privati per il 2016 e 2017.

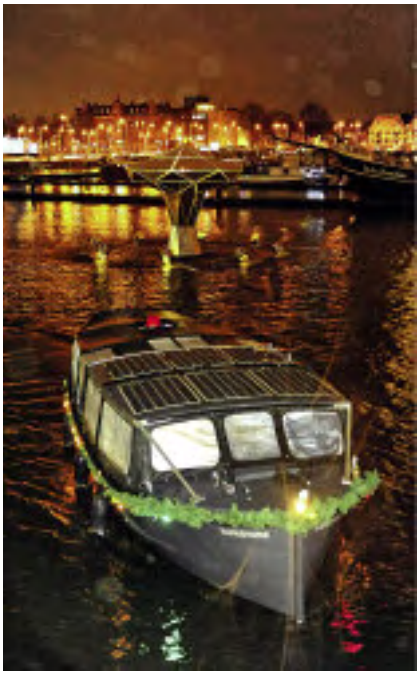
Per la salvezza del Pianeta non bastano le buone intenzioni

di Simona Fabiani, Responsabile Ambiente e Territorio CGIL

La giustizia climatica ci impone di non lasciare indietro nessuno in quella che oggi è una corsa contro il tempo, a fronte della più grande e rapida trasformazione industriale della storia umana.

All'indomani dell'intesa siglata il 12 dicembre scorso a Parigi, a conclusione della 21ª Conferenza sul clima, la CGIL ha espresso la sua insoddisfazione per un accordo che non contiene il livello di ambizione e di urgenza che la drammaticità della situazione avrebbe richiesto.
Molti commentatori e capi di Stato hanno parlato di un accordo storico, sottolineando il fatto che, per la prima volta, 195 Paesi hanno condiviso la necessità di impegnarsi per contrastare i cambiamenti climatici e contenere l'aumento della temperatura media globale ben al di sotto di 2°C rispetto ai livelli preindustriali e a proseguire gli sforzi per limitarne l'aumento a 1,5°C, riconoscendo che questo ridurrebbe significativamente i rischi e gli impatti dei cambiamenti climatici. Tanti scienziati e attivisti, invece, hanno denunciato i limiti e la sostanziale inefficacia dell'accordo.
Il preambolo del testo contiene effettivamente alcune importanti affermazioni: il riconoscimento della necessità di una risposta all'urgente minaccia dei cambiamenti climatici sulla base delle migliori conoscenze scientifiche disponibili, dell'intrinseca relazione dell'azione climatica con l'equo accesso allo sviluppo sostenibile e l'eradicazione della povertà; la fondamentale priorità della salvaguardia della sicurezza alimentare; l'importanza di assicurare l'integrità degli ecosistemi; la protezione della biodiversità; la cultura della madre terra e la giustizia climatica. Per quanto riguarda il lavoro si raccomanda di *"Tenere conto dell'imperativo di una giusta transizione della forza lavoro e della creazione di lavoro dignitoso e di lavori di qualità in conformità con le priorità di sviluppo definite a livello nazionale"*.
Sui diritti umani si afferma: *"Riconoscendo che i cambiamenti climatici sono una preoccupazione comune dell'umanità, le parti dovrebbero, quando intraprendono azioni per affrontare i cambiamenti climatici, rispettare, promuovere e prendere in considerazione i rispettivi obblighi in materia di diritti umani, il diritto alla salute, i diritti dei popoli indigeni, delle comunità locali, dei migranti, dei bambini, delle persone con disabilità e delle persone in situazioni vulnerabili e il diritto allo sviluppo, così come la parità di genere, l'empowerment delle donne e l'equità intergenerazionale"*.
Un'attenta analisi del testo, però, mette in evidenza come queste dichiarazioni rischiano di rimanere nel campo delle buone intenzioni.
I contributi volontari dichiarati dai singoli Stati per la riduzione delle emissioni, se rispettati, porteranno a un aumento della temperatura stimato fra i 2,7°C e i 3,7°C. Si cita, ad esempio, una simulazione elaborata da Climate Interactive, Ventana Systems e MIT Sloan School of Management che mostra come i contributi volontari porteranno a un aumento della temperatura media di 3,5°C.
www.climateinteractive.org/tools/scoreboard/scoreboard-science-and-data/
L'obiettivo di contenere l'aumento della temperatura entro i 2°C è, al momento quindi, solo un esercizio di retorica che apparentemente risponde alle pressanti richieste dei popoli in materia di giustizia climatica ma, in realtà, lascia ancora inalterato questo modello di sviluppo neoliberista che ha causato e continua a causare ingiustizia sociale, povertà, crisi economica, ambientale e climatica. Non sono previsti, infatti, meccanismi vincolanti di revisione dei contributi nazionali che consentano di raggiungere l'obiettivo concordato, ma solamente un vago impegno affinché gli Stati facciano sforzi ambiziosi, tenuto conto delle responsabilità comuni ma differenziate e le rispettive capacità, alla luce delle diverse situazioni nazionali. Si afferma la necessità di raggiungere il picco globale delle emissioni di gas serra nel più breve tempo possibile, ma anche la volontà di realizzare un equilibrio tra emissioni di origine antropica e assorbimento degli stessi nella seconda metà del secolo, non proprio la risposta urgente di cui abbiamo bisogno.
Per quanto riguarda i *"danni e le perdite"* dei paesi particolarmente vulnerabili agli effetti devastanti dei cambiamenti climatici, come gli eventi metereologici estremi, si riconosce l'importanza di evitarli,

ridurli al minimo e affrontarli, ma non si introduce alcun elemento concreto di indennizzo né di individuazione delle responsabilità.
Si ipotizza uno sforzo finanziario, da parte dei Paesi sviluppati, per sostenere i paesi in via di sviluppo, aggiuntivo rispetto ai già previsti 100 miliardi all'anno dal 2020, con l'impegno di bilanciarne l'utilizzo fra adattamento e riduzioni delle emissioni, ma non c'è alcun impegno concreto e determinato né alcun impegno pre 2020. Anche per quanto riguarda il trasferimento tecnologico, non ci sono impegni concreti.
A distanza di 2 mesi da Parigi, cosa sta facendo il nostro paese per dare un impulso concreto agli obiettivi dichiarati in quella sede?
Purtroppo le politiche di questo governo continuano a essere in netta contraddizione con quello che sarebbe necessario per innescare il cambiamento e per coglierne appieno tutte le opportunità di sviluppo economico e occupazionale.
Vediamo come siamo messi in Italia: non esiste una strategia per la decarbonizzazione (ci sono ancora 13 centrali a carbone in funzione); si continuano a erogare sussidi alle fonti fossili per almeno 3,5 miliardi di dollari l'anno (Legambiente, che conteggia anche molti incentivi sul consumo, stima circa 17,5 miliardi di euro l'anno); si autorizzano nuove trivellazioni per l'estrazione di petrolio e gas (dall'altro lato, con la riforma delle tariffe elettriche si aumentano le componenti fisse della bolletta penalizzando i bassi consumi e l'autoconsumo da fonti rinnovabili); non ci sono risorse sufficienti per il rinnovamento sostenibile del parco mezzi del trasporto pubblico locale; non s'investe in adattamento, prevenzione del dissesto idrogeologico e tutela del territorio ma si spendono invece ogni anno fra i 3 e i 6 miliardi di euro per riparare i danni delle catastrofi "naturali" conseguenze dei cambiamenti climatici; non c'è un piano per la forestazione né per la difesa del mare (fonti di sequestro di carbonio), per la riduzione delle emissioni di carbonio in agricoltura né per la riduzione degli sprechi alimentari; non ci sono investimenti pubblici per la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie per la transizione; siamo in colpevole ritardo per le bonifiche industriali ed è appena stato varato un nuovo decreto per la costruzione di 8 nuovi inceneritori.
Un timido approccio al cambiamento è rappresentato dal Collegato Ambientale alla Legge di Stabilità. In quel testo s'introducono disposizioni in materia di incentivi all'uso di materiali post consumo, raccolta differenziata e riciclo, criteri ambientali minimi negli appalti pubblici, mobilità sostenibile e altre questioni, ma sono disposizioni assolutamente ininfluenti rispetto al portato distruttivo del Decreto Sblocca Italia in quanto a cementificazione, petrolio, gas e inceneritori e alla completa assenza di una strategia di politica industriale per la transizione accompagnata da adeguati investimenti pubblici per la ricerca e lo sviluppo delle tecnologie, per la giusta transizione dei lavoratori coinvolti nei processi di trasformazione e per sostenere la creazione di nuova occupazione di qualità nei settori sostenibili.
La CGIL rivendica un radicale cambiamento del modello economico per accelerare la transizione verso un nuovo modello di sviluppo sostenibile dal punto di visto ambientale, sociale ed economico, un diverso modo di produrre e di consumare che tenga conto dei limiti delle risorse naturali, del rispetto della natura e della salute, dei diritti del lavoro, primo fra tutti quello alla piena occupazione e alla partecipazione democratica delle popolazioni alle decisioni.
Per questo la CGIL, a partire dal Piano del lavoro, ha proposto un piano di interventi sostenibili per la creazione di posti di lavoro nella tutela del territorio, nella prevenzione del dissesto idrogeologico, nell'efficientamento energetico degli edifici, per lo sviluppo delle fonti rinnovabili di energia, per la riduzione della produzione dei rifiuti e per il riuso dei materiali, per la bonifica dei siti industriali inquinati, nella tutela e nella valorizzazione dei beni culturali e artistici, nelle infrastrutture digitali, nei servizi alla persona, nell'istruzione, nella ricerca, nella sanità.
Per questo la CGIL rivendica un piano nazionale per la decarbonizzazione, un nuovo modello economico più equo, sostenibile e democratico, l'occupazione mirata e la giusta transizione. La giustizia climatica ci impone di non lasciare indietro nessuno in quella che oggi è una corsa contro il tempo, a fronte della più grande e rapida trasformazione industriale della storia umana.



Privatizzazione FSI, *deciso tutto o troppo poco?*

di Alessandro Rocchi, Segretario Nazionale Filt-Cgil

Con l'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri, i primi giorni dello scorso mese di dicembre, dello schema di DPCM sulla privatizzazione parziale di FS Italiane SpA e dopo il successivo parere favorevole espresso, in gennaio, dalle competenti Commissioni dei due rami del Parlamento, il percorso di cessione di parte della proprietà attualmente detenuta dal Ministero dell'Economia ha ricevuto un rinnovato impulso, ma anche rafforzato perplessità e incertezze. A questo punto: si è già deciso tutto, o ancora troppo poco?

FSI, PRIVATIZZAZIONI E PROGRAMMA DI GOVERNO

L'operazione FSI rientra in un ampio programma di dismissione di partecipazioni proprietarie pubbliche di carattere nazionale in numerose società.
In particolare, in accordo con la Commissione Europea e fin dal Documento di Economia e Finanza (DEF) del 2013, lo Stato italiano si è impegnato attraverso questo programma a ridurre il debito pubblico, tra il 2014 e il 2017, per uno 0,5% di PIL l'anno: circa 8-9 milioni di euro, per un totale, nel quadriennio considerato, di circa 32-35 milioni di euro.
I provvedimenti di indirizzo finora adottati da Governo e Parlamento su questo programma riguardano: ENI, per le quote di partecipazione pubblica diretta e indiretta eccedenti il 30%; ST Microelectronis ed ENAV, per le quote di partecipazione pubblica diretta; SACE (prodotti assicurativi e di garanzia in campo finanziario); Fincantieri, CDP Reti, TAG (gasdotti tra Slovacchia e Italia, via Austria) e Grandi Stazioni, per le quote di partecipazione pubblica indiretta (sostanzialmente, tramite Cassa Depositi e Prestiti e, per la sola ultima Società, come descritto di seguito, FSI).
Già conclusa, infine, nello scorso ottobre la vendita del 40% della partecipazione pubblica in Poste Italiane, in aggiunta alla quale sia il DEF 2014 che il DEF 2015 annoverano nella prima fase del programma di dismissioni FSI, ENAV e Grandi Stazioni, nonché una quota, tuttora però non ancora definita, di ENEL.

L'OPERAZIONE FSI

Il DPCM. Lo schema di DPCM del Governo riproduce testualmente l'analogo provvedimento di maggio 2014 riguardante Poste Italiane. Fa però eccezione la parte dedicata alla salvaguardia della proprietà pubblica dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (attualmente conferita in concessione sessantennale, a decorrere dal 2000 a FSI, all'atto della societarizzazione dell'allora neonato Gruppo integrato e, dal 2001, alla successivamente neonata RFI nell'ambito del Gruppo FSI), tema non presente nel caso della società postale.
Si tratta di un provvedimento di "prassi" dal punto di vista tecnico-finanziario dell'operazione, che definisce una serie di temi importanti ricalcando quelli già attuati per Poste Italiane.
In particolare, l'Offerta Pubblica di Vendita (OPV) sarà rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia (secondo il modello cosiddetto di "azionariato diffuso") e ad investitori istituzionali italiani e internazionali, per i quali saranno previste apposite norme che impediscano l'accesso a quote di proprietà da parte di soggetti istituzionali portatori di possibili "conflitti di interesse" con FSI.
Quindi, una volta che il DPCM sarà definitivamente approvato, proprietà (Ministero dell'Economia) e Azienda dovranno presentare alla CONSOB, per la sua approvazione, il Prospetto Informativo relativo all'OPV per l'ammissione delle azioni FSI cedute alla negoziazione sul Mercato Telematico Azionario (MTA) della Borsa Italiana.
Nel caso di Poste Italiane, questo passaggio ha richiesto quasi 17 mesi (dal DPCM del maggio 2014 all'approvazione CONSOB dell'ottobre 2015), mentre la fase di vera e propria collocazione delle azioni in vendita si è svolta in pochi giorni e si è completata, appunto, il 27 ottobre dello scorso anno.
Si tratta, infatti, di un passaggio complesso, sia dal punto di vista tecnico-finanziario, sia dal punto di vista tecnico-industriale, ancora più complesso nel caso FSI per la presenza di un asset infrastrutturale fondamentale. Nell'ambito di questo passaggio si colloca l'aggiornamento dell'attuale Piano di Impresa 2014-2018, approvato dal Consiglio di Amministrazione di FSI nella primavera del 2014.

È pertanto sull'aggiornamento del Piano di Impresa che si gioca, a parere della Filt-Cgil, la parte decisiva dell'operazione, sia per quanto riguarda l'effettivo ruolo dell'infrastruttura e quindi, conseguentemente, della prospettiva che sarà delineata per RFI e per lo stesso gruppo societario a struttura di holding integrata, sia per ciò che concerne la prospettiva delle attività svolte dalle altre società del Gruppo, a partire da quelle svolte da Trenitalia.

Un passo indietro. Sugli sviluppi dell'operazione grava ancora l'assai particolare modalità con la quale, a fine novembre scorso, la proprietà ha proceduto al cambio dei vertici del Gruppo.

Infatti, pur a fronte delle difficoltà decisionali e operative, via via crescenti, che il CdA insediatosi a luglio 2014 ha effettivamente registrato, l'andamento delle attività del Gruppo FSI sta riscontrando risultati complessivamente positivi, addirittura migliori di quelli previsti dal Piano di Impresa 2014.

D'altra parte, in occasione dei tre incontri con le Organizzazioni Sindacali svolti dall'allora Amministratore Delegato di FSI nel corso del suo anno e mezzo di incarico, non sembravano sussistere sostanziali divergenze tra proprietà e vertice aziendale sui contenuti dell'operazione, compresa, appunto, la collocazione o meno dell'infrastruttura nel perimetro della privatizzazione, scelta che, per la sua importanza, è esclusivamente di carattere "politico", quindi di competenza della proprietà e del Parlamento.

Ben maggiori, in quell'anno e mezzo, sono sembrate invece le incertezze e le contraddizioni sui contenuti dell'operazione evidenziatesi tra Ministero dell'Economia e Ministero dei Trasporti, sia sul tema della collocazione dell'infrastruttura che sul resto. Resto, a sua volta, di notevole importanza, in quanto riferito, in primo luogo, alla collocazione nell'operazione di tutta Trenitalia contestualmente e in blocco, oppure, in fasi temporalmente successive, di parti di essa.

Il nuovo Piano d'Impresa dovrà obbligatoriamente sciogliere questi nodi, anche solo per il semplice fatto che si tratta di questioni fondamentali per orientare gli investitori, sia nella fase di collocazione delle azioni poste in vendita sia, successivamente, per valutare l'andamento delle quotazioni che quel pacchetto azionario registrerà nel mercato borsistico.

Grandi Stazioni. Tra novembre e dicembre 2015, i Consigli di Amministrazione di FSI e di Grandi Stazioni hanno approvato l'avvio del processo di vendita dell'intero capitale sociale della newco GS Retail, la cui nascita deriverà, attraverso una procedura competitiva, dalla scissione di Grandi Stazioni, attualmente detenuta per il 55% da FSI e per il 45% da Eurostazioni (Benetton, Pirelli, Caltagirone, Vianini, SNCF).

Già a giugno 2015, il CdA di Grandi Stazioni aveva deliberato la scissione non proporzionale della società in tre soggetti distinti: GS Rail (100% FSI), GS Immobiliare (60% FSI e 40% Eurostazioni, poi modificate in 55% e 45%) e GS Retail, da privatizzare integralmente, e operativa nelle attività commerciali delle 16 stazioni ferroviarie che compongono l'attuale network di Grandi Stazioni (in Italia, Bari C.le, Bologna C.le, Firenze S.M.N., Genova Brignole, Genova Porta Principe, Milano C.le, Napoli C.le, Palermo C.le, Roma Termini, Roma Tiburtina, Torino P.N., Venezia Mestre, Venezia S.L., Verona P.N.; in Repubblica Ceca, Praga C.le e Marianske Lazne).

Le manifestazioni di interesse degli investitori istituzionali sono state raccolte entro la metà dello scorso dicembre. Al momento, s'ipotizza che i 17 investitori che hanno manifestato interesse siano invitati a presentare l'offerta, ancora non vincolante, entro febbraio e che l'intera operazione possa essere completata entro giugno di quest'anno.

Individuato l'acquirente, la scissione si realizzerà attraverso lo scorporo e il contestuale trasferimento alla costituenda GS Retail dei diritti in esclusiva di sfruttamento economico degli spazi commerciali delle 16 stazioni ferroviarie.

LE PRIME VALUTAZIONI

È tuttora forte l'impressione che nell'operazione FSI gli aspetti economico-finanziari surclassino pericolosamente gli aspetti tecnico-industriali, alimentando la preoccupazione che l'obiettivo principale, addirittura forse unico, del Governo sia quello di fare cassa quanto più rapidamente possibile.

In tal senso, assai eloquente e quindi, appunto, preoccupante, quanto dichiarato dal Ministro dell'Economia, ancora poche settimane fa, in occasione delle audizioni svolte dalle competenti Commissioni di Camera e Senato, nell'affermare che il primo obiettivo dell'operazione è "*il reperimento di risorse per agevolare l'abbattimento del debito pubblico*", che "*con la quotazione l'impresa si espone a una serie di incentivi all'efficienza*" e che, comunque, "*accedere al mercato significa avere accesso a forme di finanziamento che ora sono precluse*", concludendo, infine, "*non vedo perché escludere a priori di migliorare l'efficientamento dell'impresa*".

Frasi eloquenti, che confermano l'assoluta priorità degli aspetti finanziari dell'operazione e la subalternità di quelli tecnico-industriali che, come spesso accade in questi casi, sembrano essere affidati quasi esclusivamente alle... "miracolose virtù" del mercato finanziario. Da alcuni anni il Gruppo FSI va complessivamente bene, i suoi risultati di bilancio sono da tempo positivi.

L'infrastruttura ferroviaria affidata a RFI si è notevolmente potenziata negli ultimi anni con le linee AV/AC; importanti sono gli interventi realizzati, in corso di realizzazione o già progettati in numerosi nodi ferroviari e sulle direttrici; l'innovazione tecnologica di rete e nelle telecomunicazioni, progressivamente implementata nel corso dell'ultimo decennio, la pone oggi all'avanguardia a livello mondiale; sono garantiti standard manutentivi di elevata qualità e sono possibili significative internalizzazioni.

Trenitalia ha vinto la prima fase della competizione nell'alta velocità con l'operatore privato (presente finora come unico caso in Europa); da anni sta compiendo scelte importanti, negli investimenti

autofinanziati sul materiale rotabile e da un paio di anni, finalmente, questi investimenti coinvolgono anche la flotta del trasporto regionale, anche se il pesante ritardo accumulato nell'ultimo ventennio rende ancora poco visibile lo sforzo sostenuto e ancora troppo frequentemente insoddisfacente la qualità del servizio erogato; realizza significativi standard manutentivi e, anche in questo caso, possiede ampi margini di internalizzazione. Estremamente debole è invece quanto realizzato nel trasporto merci, ma sembrano dotate di qualche interessante prospettiva alcune ipotesi di riassetto produttivo e dell'offerta di logistica integrata già contenute nel Piano di Impresa 2014.

RFI, Trenitalia, Italferr e Italcertifer sono negli ultimi anni cresciute nelle loro professionalità tecniche, in diversi casi con competenze di vera e propria eccellenza. Parallelamente, quanto realizzato negli ultimi anni ha sviluppato competenze e professionalità tra i fornitori stabiliti in Italia di apparecchiature a tecnologia avanzata, anche in questo caso con eccellenze produttive a livello mondiale. Fenomeni analoghi si sono registrati nei processi amministrativi, in quelli finanziari, in quelli legali.

Tutto ciò è dovuto principalmente ai vantaggi e alle sinergie determinati dall'assetto integrato del Gruppo, che ha consentito di superare la gravissima crisi di bilancio e gestionale del 2006.

Con questo assetto il processo di risanamento ha funzionato, consentendo al Sindacato e ai lavoratori di affrontare, governare e risolvere le conseguenti ricadute, attraverso un intenso, costante ed efficace processo negoziale.

Si tenta di motivare una frettolosa privatizzazione con l'esigenza di migliorare rapidamente l'offerta di trasporto regionale e di trasporto merci di Trenitalia, ma si omette di dire che, nel primo caso, tra il 2010 e il 2013 si è operato un taglio del 25% ai trasferimenti di

risorse pubbliche per quel servizio, mentre, nel secondo caso e pur presenti tutte le colpevoli incapacità di Trenitalia, nulla è stato corretto nella storica, sciagurata scelta nazionale di sostenere generosamente con risorse pubbliche l'autotrasporto merci.

Sul nuovo Piano di Impresa, il nuovo vertice di FSI deve concretamente dimostrare di rappresentare gli interessi dell'Azienda e di guidarla nel processo di privatizzazione salvaguardandone le straordinarie, preziose potenzialità e svilupparle perché siano disponibili e utili alla crescita economica e sociale del Paese, partendo, intanto, con un confronto franco, trasparente e leale con il Sindacato.

Rafforzare il contratto del merci *per una vera filiera*

di Giulia Guida, Segretaria Nazionale Filt-Cgil

La scelta fatta in questi anni di un contratto di filiera deve essere valorizzata e consolidata, per consentire al settore della logistica di affrontare le sfide produttive e l'evoluzione del mercato.

La trattativa per il rinnovo del contratto Logistica, Trasporto Merci e Spedizione avviene in un momento di profonda trasformazione del settore, dove l'esplosione dell'e-commerce sta dettando dinamiche e tempi del mercato, con importanti investimenti industriali, in cui il modello fino ad ora scelto di eccessiva terziarizzazione ha dimostrato tutta la sua distorsione e ha messo in luce la fragilità di un sistema di appalti a basso costo.
Pur essendo un settore particolarmente in crescita, in termini di iscritti e di politiche contrattuali, l'attuale contesto è caratterizzato da una tendenza allo sfruttamento delle condizioni di lavoro attraverso pratiche illegali, inefficienza del sistema, scarsa innovazione tecnologica, bassa qualità dei servizi e dequalificazione professionale.

Il modello produttivo scelto dai grandi operatori logistici e dai corrieri espressi, rappresentati dalle imprese multinazionali, ha dimostrato la sua estrema debolezza in una fase in cui, viceversa, le sfide al cambiamento necessitano di tempi rapidi, urgenti ed efficienti dei processi produttivi.
Nell'ambito dei dibattiti che oggi animano il confronto su trasporti e logistica, emerge inoltre che da troppo tempo l'Italia, a differenza di tanti paesi europei, sconta un'assenza di politica dei trasporti e delle infrastrutture, che l'ha resa un luogo scarsamente competitivo nel panorama dei traffici internazionali e nell'evoluzione del sistema logistico, non ancora elemento strategico dello sviluppo industriale italiano.
Nonostante le tante contraddizioni ci troviamo in una fase, seppur timida, di ripresa economica in cui cresce l'e-commerce e vi è la tendenza delle aziende ad affidare a operatori logistici qualificati ed efficienti una sempre maggiore attività di movimentazione, di stoccaggio e di distribuzione delle merci. Il mercato sta generando un'occasione di crescita della filiera logistica, in termini di volumi, di investimenti industriali e professionali, attraverso il potenziamento di hub sempre più tecnologicamente avanzati e l'individuazione di figure professionali medio alte, in grado di

gestire e organizzare i flussi delle merci.
La piattaforma di rinnovo del Ccnl, pertanto, ha puntato alla scelta di ricomporre l'intera filiera logistica, con un modello contrattuale sempre più inclusivo, che possa coniugare organizzazione del lavoro, efficienza e qualificazione dei servizi erogati e dei processi produttivi, insieme a stabilizzazione e internalizzazione del lavoro.
Occorre intervenire urgentemente anche attraverso soluzioni contrattuali tali da unire l'esigenza di un sistema sempre più flessibile ed efficiente, dinamico e veloce, con la necessità di condizioni di buon lavoro, nel pieno rispetto dei diritti normativi e salariali del contratto nazionale.
La piattaforma contrattuale contiene, inoltre, una richiesta chiara in merito al sistema degli appalti, introducendo l'affidamento diretto e un solo passaggio tra committente e appaltatore. Sono previste le richieste di inserimento della clausola sociale, di individuazione di una procedura sindacale ben definita nei cambi di appalto e di operatori cui affidare le attività che abbiano i requisiti di capacità economica, finanziaria e tecnica per eseguire il lavoro affidato.
Un impegno molto forte che è richiesto anche contrattualmente, in continuità con quanto previsto all'interno dell'accordo delle ribalte (magazzini dei corrieri), nel

confronto al tavolo della legalità presso il Ministero del Lavoro e negli accordi sottoscritti con i corrieri espressi come Tnt, Dhl, Sda, Bartolini e Ups.
All'interno della piattaforma è stato inserito un capitolo specifico riguardante il tema dell'autotrasporto, che oggi vive una fase complessa in cui le liberalizzazioni avvenute negli ultimi decenni hanno prodotto una riduzione delle tutele sociali e contrattuali dei lavoratori. In modo particolare, il cabotaggio stradale e il distacco transnazionale hanno provocato effetti devastanti nel settore, attraverso una distorsione della normativa europea e una concorrenza sleale che ha ridotto notevolmente il numero degli autisti italiani ed estromesso dal mercato le aziende sane a favore di chi opera in modo illegale, mantenendo quote di traffico in assenza di uomini e mezzi di patrimonio aziendale. Nel precedente rinnovo, il tema era stato affrontato ponendo dei limiti in termini di percentuale di utilizzo del distacco e, attraverso un'informativa dettagliata alle parti sindacali, un obbligo contrattuale che dovrà necessariamente essere consolidato.
Il settore necessita di un cambio di passo culturale nella strategia d'impresa e dell'intervento della politica, in quanto va considerato come un elemento strategico di sviluppo in termini economici e occupazionali, un fattore di competitività e non solo un costo da cui rifuggire e su cui schiacciare le dinamiche di tariffe a ribasso per essere competitivi sul mercato.
Un tema che sicuramente potrà essere contrastato scegliendo il cosiddetto "franco destino" (gli oneri delle spese di spedizione sono a carico del fornitore fino alla consegna delle merci) come già esistente in tanti altri paesi europei e non il "franco fabbrica"

(gli oneri delle spese di spedizione sono a carico del destinatario fino alla consegna delle merci) che deresponsabilizza la committenza. Inoltre, occorre adottare misure stringenti in termini di sanzioni penali e pecuniarie per le aziende che operano in Italia al di fuori di pratiche legali, cosi come è stato già fatto in paesi come la Francia, l'Olanda, il Belgio e la Germania.
Un altro tema centrale della discussione contrattuale e sindacale è rappresentato dal superamento definitivo del dualismo di condizioni normative e salariali tra lavoratore e socio lavoratore. Una discriminazione che ha generato condizioni di sfruttamento di tantissimi lavoratori. La sottoscrizione del Ccnl, con l'accordo dell'8 maggio 2015, da parte delle Centrali Cooperative, ha definitivamente sancito la fine della gradualità di applicazione contrattuale.
La trattativa in corso di rinnovo contrattuale si presenta paradossalmente con una divisione tra le associazioni datoriali Anita e Unatras che chiedono un contratto nuovo, le associazioni Confetra Fedit, Assologistica e Fedespedi con cui si è iniziata la discussione sulla piattaforma di rivendicazione nazionale e le Centrali Cooperative che, dopo formale disdetta, chiedono un contratto delle cooperative.
La risposta delle Segreterie Nazionali è stata netta e chiara. La scelta fatta in questi anni di un contratto di filiera deve essere valorizzata e consolidata nell'affrontare e superare le tante distorsioni per mettere il settore della logistica nella condizione di poter affrontare le sfide produttive e l'evoluzione del mercato. Soltanto un contratto forte di filiera vera, in cui tutti i lavoratori hanno dignità professionale, può esprimere e rappresentare un settore in modo efficiente e competitivo, in cui il trasporto delle merci va sempre più nella direzione di un trasporto combinato mare, ferro, strada.
In tal senso, il piano della Portualità e della Logistica varato dal Governo, può rappresentare un primo passo verso una discussione sistemica del trasporto delle merci in Italia e di uno sviluppo sostenibile dei nostri territori e del tessuto industriale.
Infine, la presentazione della piattaforma unitaria Cgil, Cisl e Uil sul nuovo modello industriale va nella direzione sempre adottata all'interno del Ccnl Logistica, Trasporto Merci e Spedizione di una cornice nazionale e di una valorizzazione del secondo livello di contrattazione, per coniugare esigenze specifiche del settore e migliori condizioni di lavoro.

Personale navigante: quali diritti per il futuro?

di Fabrizio Cuscito, Dipartimento nazionale Trasporto Aereo Filt-Cgil

In un mondo del trasporto aereo dove ormai i "rule maker" non sono più gli enti aeroportuali ma i vettori aerei, sempre più multinazionali dell'aria, capaci di far costruire un aeroporto nel deserto e poi di portarci i passeggeri (Dubai, Abu Dhabi, Doha, Stansted), capaci di dare vita ad un Terminal salvo poi spegnerlo nel giro di un anno, la consolidata modalità organizzativa delle nostre strutture rischia di essere ampiamente superata.

Il 16 febbraio 2016 entra in vigore la nuova normativa europea in materia di tempi di servizio e di volo per il personale navigante del Trasporto aereo. Fortemente influenzata dalle lobby delle compagnie aeree, presenta delle novità che, come purtroppo accade negli ultimi anni, vanno nella direzione di un aumento della produttività e dei carichi di fatica operazionale a discapito dei lavoratori del settore.
Le nuove FTL (Flight Time Limitations) si vanno a calare nelle singole realtà nazionali con delle differenziazioni secondo la tipologia di compagnia che le recepisce.
Le compagnie cosiddette *"low cost"* (Ryan Air, Volotea, Etihad Regional) che applicano regolamenti o contratti di lavoro stranieri, non sempre collettivi e spesso non in linea con le regole fiscali del paese in cui operano, e le compagnie cosiddette *"low fare"* (Easyjet, Vueling, Wizz Air etc.) che viceversa applicano contratti collettivi a volte negoziati col sindacato, entrambe, proprio per il carattere strettamente transnazionale che le caratterizza, recepiscono in toto le nuove norme senza alcuna forma di miglioramento legata a qualsiasi tipo di contrattazione.
Le Compagnie cosiddette di bandiera, o meglio ancora definite come *"major"* (non esistendo più di fatto alcun legame formale tra gli azionisti e gli stati nei quali operano), applicano invece le nuove normative con alcune modifiche dovute ai risultati della contrattazione collettiva.
In realtà sarebbe meglio dire che le *"major"* applicavano delle modifiche migliorative rispetto alla normativa europea dovute alla contrattazione collettiva: la declinazione al passato è d'obbligo almeno per quanto riguarda l'Italia e l'Alitalia.
È passato poco più di un anno dalla partenza di Alitalia Sai.
Una partenza travagliata, che ha generato pesanti ricadute in termini occupazionali, ottenuta anche grazie ai sacrifici dei dipendenti che hanno, tra le altre cose, contribuito economicamente cedendo quote importanti delle loro retribuzioni e, nel caso del personale navigante, cedendo anche la tredicesima mensilità per l'anno 2014.
Un avvio che ha potuto contare sul lavoro responsabile delle organizzazioni sindacali, che si sono fatte carico della firma di accordi sofferti, al solo fine di sostenere questo nuovo e sfidante progetto industriale ed evitare il secondo fallimento dell'azienda.
A fronte di una forte, seppur responsabile, messa in discussione dei diritti dei lavoratori di volo avvenuta in questi ultimi mesi, la nuova azienda, purtroppo, si è concentrata quasi esclusivamente su operazioni di facciata che, anche se necessarie, non possono bastare da sole a invertire la rotta per il ritorno all'utile economico.

Nulla o pochissimo è stato fatto per migliorare le condizioni di lavoro dei dipendenti, se non inconcludenti annunci, raramente tramutati in fatti concreti.
Al contrario, si sono susseguiti interventi mirati al contenimento dei costi che, nella maggior parte dei casi, si ripercuotono in netti peggioramenti delle condizioni lavorative dei naviganti.
Il personale navigante vive quotidianamente il continuo deterioramento del modo di lavorare, con turni massacranti, puntualmente al limite della normativa, quantità enormi di addestramento, ormai somministrate quasi esclusivamente a distanza dal computer di casa, che intaccano sia la quantità e la qualità dei pochi riposi in sede, sia l'effettiva efficacia addestrativa.
Recentemente anche alcune sentenze della magistratura del lavoro hanno condannato le pratiche dell'azienda in tema di riposi mensili e tempi di servizio, mettendo in

discussione anche parte dell'impalcatura del contratto collettivo nazionale sottoscritto fra associazione datoriale e sindacato.
Iniziativa aziendale delle ultime settimane è stata la riduzione della composizione degli equipaggi di condotta (Piloti) e di cabina (Assistenti di volo) sui voli di lungo raggio. Questa idea, arrivata unilateralmente subito dopo un importante accordo di solidarietà, sottoscritto anche dalla nostra organizzazione, oltre a mettere in seria discussione lo stato delle relazioni industriali, contribuisce ad assottigliare sempre di più il margine di sicurezza delle operazioni di volo.
La revisione della composizione equipaggi di condotta sulle direttrici di lungo raggio, seppur nel rispetto dei termini previsti dalle nuove FTL, che è ancora tutta da dimostrare, produce una pericolosa erosione dei limiti nelle operazioni di volo incrementando i livelli di fatica operazionale di Piloti e Assistenti di volo.
Questa operazione, inoltre, comporta una preoccupante riduzione degli organici necessari, generata da un non condiviso aumento di produttività, in presenza di ammortizzatori sociali (solidarietà) e quindi di dubbia regolarità normativa sulla quale le organizzazioni sindacali firmatarie, compresa la Filt, saranno chiamate ad approfondire con il Ministero competente.

A partire dal mese di settembre, inoltre, la vecchia compagnia di bandiera, che un anno fa metteva in mobilità piloti e assistenti di volo, appalta in wet leasing una serie di voli a corto raggio alla compagnia Etihad Regional (società controllata dal gruppo Etihad), che opera sul territorio italiano dall'aeroporto di Roma Fiumicino con aerei turboelica ed equipaggi propri, ivi basati, ai quali è applicato un contratto di lavoro Svizzero.
È ovviamente alquanto singolare che una compagnia operante in Italia e facente parte del gruppo Etihad, così come Alitalia, non solo non applichi la contrattazione collettiva faticosamente sottoscritta con Assaereo, ma, in più, non applichi neanche un contratto di diritto italiano. La situazione è ancora più singolare se si pensa che Alitalia SAI avrebbe già all'interno del suo gruppo una sua compagnia Regional (Alitalia Cityliner) che potrebbe effettuare questi voli e ai cui lavoratori è riconosciuto un trattamento e una retribuzione inferiori a quelli di Alitalia *core*, ossia ai lavoratori naviganti che operano su voli di medio e lungo raggio.
Siamo di fronte quindi al sub appalto dell'attività di volo, stessa evenienza avvenuta circa tre anni fa con la società Carpatair, protagonista di un drammatico incidente aereo avvenuto sull'aeroporto di Fiumicino proprio mentre operava un volo per Alitalia. La condizione di oggi risulta però aggravata dal fatto che siamo in presenza di un contratto collettivo di lavoro, prima assente.
Quello che sta accadendo all'interno della più grande azienda di trasporto aereo italiano è che si continua a lavorare a compartimenti stagni, nella spasmodica ricerca del contenimento dei costi, ma stressando oltremodo gli equipaggi, con una quantomeno inopportuna tendenza alla riduzione dei margini sulla sicurezza delle operazioni di volo.
L'atteggiamento della nuova Alitalia targata Etihad è una ormai consolidata disponibilità nel parlare col sindacato, molti impegni presi a intervenire, ma nessuna risposta concreta. Il sindacato è chiamato in causa solamente per sottoscrivere accordi "utili" all'azienda. Non sembra esserci più molto spazio per alcuna condivisione.
Quest'azienda non è in grado di mantenere corrette e proficue relazioni industriali con un sindacato che si è dimostrato fino ad ora partecipativo e che ha l'unico obiettivo di tutelare i livelli occupazionale e la qualità del lavoro.
Troppi sono ormai gli accordi disattesi da parte aziendale, siamo chiaramente di fronte ad una nuova realtà, il cui centro decisionale non si trova in Italia, ma negli Emirati Arabi Uniti, protesa a operare a dispetto, non solo delle normali relazioni industriali, ma anche delle normative di diritto presenti nel nostro paese.
Questo nuovo soggetto industriale si muove e agisce al di fuori delle dinamiche a cui eravamo abituati e si comincia a comportare seguendo gli esempi, negativi per il mondo del lavoro, di Ryan Air.
Considerando la totale inefficacia con cui il sindacato tutto ha fronteggiato l'avvento, in Europa e in Italia, dell'illegale Ryan Air, più volte condannata dai tribunali europei e italiani, occorre una rapida analisi riguardo le modalità di rinnovamento delle nostre strutture che ci permetta di essere incisivi nella tutela dei diritti dei lavoratori.
In un mondo del trasporto aereo dove ormai i "rule maker" non sono più gli enti aeroportuali, ma i vettori aerei, sempre più multinazionali dell'aria, capaci di far costruire un aeroporto nel deserto e poi di portarci i passeggeri (Dubai, Abu Dhabi, Doha, Stansted), capaci di dare vita a un Terminal salvo poi spegnerlo nel giro di un anno, la consolidata modalità organizzativa delle nostre strutture rischia di essere ampiamente superata.
L'aspetto interessante che va analizzato a fondo, soprattutto da parte della Filt, e che mantiene la speranza di un'inversione di tendenza, è che il tasso di sindacalizzazione del personale navigante rimane molto elevato sia nelle Compagnie Major (Alitalia SAI) che nelle Compagnie Low Fare (Easyjet, BluPanorama) ed anche nelle compagnie italiane che non rientrano propriamente in nessuna di queste categorie (Meridiana, Air Dolomiti).
Difatti, di fronte ad una sindacalizzazione media attorno al 40% delle categorie del trasporto aereo, i naviganti mantengono una media di circa il 70% a significare che la debolezza atavica di queste categorie, sempre più soggette a instabilità professionale, si accompagna però a una fiducia nel sindacato e a una necessità di aiuto e supporto. Tali aspettative non possono essere disattese da tutte le strutture della nostra organizzazione.

Una difesa in attacco: il contratto del settore aereo

di Valeria Mizzau, Dipartimento nazionale Trasporto Aereo Filt-Cgil

L'essenza di questo rinnovo è contenuta nell'unificazione contrattuale del settore, nella deroga a una norma iniqua ed ingiusta come quella delle "tutele crescenti" e nell'aspirazione della Filt-Cgil alla regolarizzazione del settore attraverso il CCNL, per un'occupazione tutelata e qualificata, per una sana crescita industriale dell'intera filiera di produzione del servizio e per una concorrenza, giocata sull'efficienza e sulla competenza, piuttosto che sugli sconti tariffari.

Con la lungimiranza tipica di una grande Federazione sindacale della Cgil, la Filt definiva, durante l'assemblea programmatica di Malpensa '99, i suoi obiettivi di riforma della contrattazione di categoria, stabilendo come priorità la riduzione dei contratti collettivi nazionali di lavoro, attraverso un'aggregazione dei cicli produttivi specifici delle singole filiere dei servizi. Il quadro contrattuale di allora contava sessantasette contratti collettivi nazionali di lavoro, organizzati in sette aree contrattuali. Erano gli anni in cui il vento delle liberalizzazioni soffiava ancora come una lieve brezza primaverile. Le prime direttive, appena emesse dal Parlamento Europeo, pronte a scardinare i sistemi di monopolio pubblici o privati degli Stati nazionali, ma non ancora pesate nella loro portata di destrutturazione dei sistemi economici locali.

Poco meno di vent'anni dopo, si è potuto duramente sperimentare quanto quelle politiche continentali, ancora in espansione, di unificazione dei mercati all'insegna della libera concorrenza, soprattutto nei settori della produzione di servizi, in particolar modo nei trasporti, hanno di fatto condotto alla polverizzazione del sistema economico nazionale e alla disgregazione dei rapporti di lavoro.

Si è giunti, ormai da anni, in una fase in cui le singole aziende competono per restare sul mercato, offrendo tariffe per i loro servizi che sono ben al di sotto del costo di produzione degli stessi. Ciò è stato largamente agevolato e consentito da un susseguirsi di politiche nazionali tese all'assistenzialismo, più che alla programmazione economico-industriale di grande respiro, per cui sono state emesse leggi che hanno esteso l'uso di ammortizzatori sociali nel tempo e nelle quantità, piuttosto che ridurre il cuneo fiscale dei lavoratori dipendenti o produrre una politica di sgravi contributivi e fiscali per le imprese, tali da consentire al ciclo produttivo di continuare a rigenerarsi, superando o addirittura anticipando i fenomeni di crisi di questi anni.

I Governi di quest'ultimo ventennio hanno optato per la via sbagliata e lo sbaglio ha pesato più che altro sul lavoro e sulla fiscalità generale. Altre scelte sarebbero sicuramente costate meno all'intera società civile e all'economia italiana.

Tuttavia, un grande sindacato cerca di tradurre sempre e comunque il male in bene, anche nelle condizioni più che disagevoli del momento o, come a Malpensa nel 1999, anticipa e cerca di trovare soluzione con le sue scelte anche al disastro che solo occhieggia all'orizzonte.

Se non è possibile fermare le scelte scellerate della politica sul libero mercato, si può e comunque si deve stabilire definitivamente quale sia il costo del lavoro complessivo e non comprimibile all'interno della filiera di produzione di quel servizio. Di qui il valore imprescindibile del contratto collettivo nazionale di settore.

Questi anni hanno visto la categoria della Filt-Cgil lavorare alla realizzazione in ogni comparto del contratto unico e inclusivo, così si è fatto nell'aprile 2003 con il CCNL delle Attività Ferroviarie, così si è fatto nel 2005 con il CCNL Trasporto merci, Logistica e Spedizione e si è proseguito tra successi e tentativi ancora in fase di realizzazione o di ultimazione, senza mai rinunciare, perché certi di aver intrapreso la via corretta, per ricucire le trame di un diritto del lavoro, che il sistema economico ha inteso polarizzare e frammentare per indebolirne la forza collettiva di rappresentanza sindacale, politica e sociale.

In questo anno appena trascorso, si è giunti così a sottoscrivere il Contratto Collettivo Nazionale dei Marittimi e, infine, si è concluso il lungo percorso di sottoscrizione del CCNL del Trasporto Aereo, con la firma dell'ultima sezione specifica Assohandlers, la notte dell'11 dicembre scorso.

Il lungo percorso, che ha portato alla sottoscrizione del CCNL del Trasporto Aereo fu avviato circa due anni fa, quando il 2 agosto 2013 si firmò la Parte Generale del contratto con tutte e cinque le Associazioni di categoria del settore: Assaereo, Assaeroporti, Assocontroll, Assohandlers e Assocatering.
Nell'arco di questo periodo, si sono sottoscritte le singole sezioni specifiche per completare il quadro complessivo, normativo ed economico, del contratto e non è un caso che la sezione Assohandlers sia rimasta per ultima, in quanto le attività di handling sono state quelle più duramente colpite dalla liberalizzazione selvaggia e dal dumping sociale in questi ultimi quindici anni.
Non tutto il male è attribuibile alla Direttiva 96/67/CE e al decreto nazionale di recepimento n.18/99, altrimenti non si spiegherebbe per quali motivi i disastri derivati da queste norme in altri Stati europei non hanno affatto prodotto lo stesso effetto deleterio sul settore.
Molte delle responsabilità vanno ricercate negli enti locali e nazionali di regolazione, ENAC e Gestori, che non hanno regolato gli ingressi e le certificazioni con la rigorosità dovuta. Si sono concesse certificazioni ad imprese che non avevano le qualità per ottenerle né da un punto di vista di dimensione di impresa, né di competenze e abilitazioni, né tanto meno di struttura logistica e strumentazione necessaria.
Il risultato è stato una presenza consistente di compagnie, spesso deboli e poco strutturate, all'interno dei medesimi siti aeroportuali, il cui unico strumento di competizione è stato quello del ribasso delle tariffe di servizio, con le nefaste conseguenze, poc'anzi descritte, in termini di abbassamento della qualità delle prestazioni, in termini di sicurezza dell'utenza e del lavoro e in termini di retribuzione e diritto dei lavoratori.
Trovare una sintesi tra le istanze delle diverse imprese, spesso in concorrenza spietata fra loro e rappresentate da un'Associazione, ancora troppo debole rispetto alle spinte interne delle singole associate, non è stato facile. Per la maggior parte del tempo, infatti, le OO.SS. si sono viste presentare una lunga lista di richieste, frutto di una sommatoria di necessità aziendali, spesso locali, piuttosto che di una piattaforma concreta delle necessità imprenditoriali del settore.
Allo stesso tempo, la Legge-Delega n.183 del 2014 cominciava a produrre i suoi frutti malsani e il 7 marzo 2015 usciva in Gazzetta Ufficiale il Decreto Legislativo n.23, sancendo in via definitiva la nuova forma di assunzione a tempo indeterminato, cosiddetta "delle Tutele Crescenti", che di "crescente" aveva e ha solo l'incertezza

del rapporto di lavoro. Una data, quella del 7 marzo 2015, che ha diviso, di fatto, in due il mondo del lavoro, tra una situazione di diritto a un'occupazione stabile, prima, e una precarizzazione definitiva della tipologia primaria del rapporto di lavoro, dopo.
In un contesto come quello dell'handling in cui il passaggio di attività tra un'azienda e un'altra, a seguito della perdita di commessa da parte di un vettore, avviene con frequenza e ricorrenza periodiche, la soluzione doveva necessariamente essere contrattuale, altrimenti nel giro di pochi anni tutti i lavoratori del settore avrebbero rischiato di vedersi trasformare il loro rapporto di lavoro in quest'ultima forma, più precaria e incerta.
Non potendo applicarsi il trasferimento di attività tra un Handler cedente e un cessionario regolato dall'art. 47 della Legge 428/90, in quanto non si tratta in questi casi di un profilo normativo di Cessione, Fusione o Acquisto di ramo d'azienda o della totalità di essa, tale trasferimento può attuarsi soltanto attraverso una novazione soggettiva e oggettiva del rapporto di lavoro, da cui la trasformazione della natura giuridica del contratto dopo l'8 marzo 2015. La soluzione trovata e condivisa, all'interno della Clausola Sociale, è netta, categorica: esiste, di fatto, una continuità occupazionale a prescindere dal trasferimento e dall'assunzione presso nuova società per ciascun lavoratore, coinvolto nel passaggio, pertanto non si applica l'art.1 del Dlg.23/2015 e si conserva l'anzianità convenzionale, sia da un punto di vista economico che di diritto del lavoro.
Inoltre, la clausola sociale dell'accordo inibisce l'uso della procedura di licenziamento collettivo in caso di trasferimento di attività, imponendo alle controparti la condizione di "esuberi zero", e prescrive di condividere protocolli attuativi in sede locale per la definizione congiunta di modi, tempi e quantità di attività/lavoratori da trasferire.
Il pregio di quest' accordo è stato evidenziato pienamente dai risultati del referendum di validazione. Più del 65% dei consultati ha votato a favore dell'intesa. I lavoratori hanno compreso che l'essenza di quest'accordo non sta nei 100 euro di aumento medio, seppur un aumento più che dignitoso nell'attuale contesto economico-sociale, o nell'una tantum di 400 euro, né tantomeno nell'aumento e nella flessibilizzazione di una parte dell'orario di lavoro (24 ore annue), frutto di uno scambio inevitabile su un tavolo contrattuale, così complesso.
L'essenza di questo rinnovo è contenuta nell'unificazione contrattuale del settore, nella deroga (qui non si ha tema di usare questo termine) ad una norma iniqua e ingiusta come quella delle "tutele crescenti" e nell'ambizione e aspirazione della Filt Cgil alla regolarizzazione del settore attraverso il CCNL, per un'occupazione tutelata e qualificata, per una sana crescita industriale dell'intera filiera di produzione del servizio e per una concorrenza giocata sull'efficienza e sulla competenza, piuttosto che sugli sconti tariffari.
Solo in questo modo, potrà essere coniugato il senso del diritto costituzionale a una mobilità generale con il diritto a un lavoro dignitoso e adeguatamente remunerato.

Rinnovato Ccnl dei lavoratori dei porti

di Maurizio Colombai, Dipartimento nazionale Porti e Marittimi Filt-Cgil

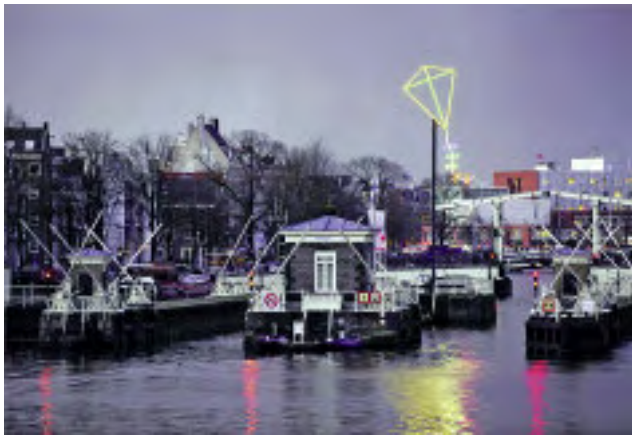
Nella notte tra il 14 e il 15 dicembre 2015 è stata siglata, tra la Filt-Cgil, la Fit-Cisl e Uiltrasporti e Assoporti, Assiterminal, Assologistica e Fise-Uniport, l'ipotesi di accordo per il rinnovo del Ccnl dei lavoratori dei porti per il triennio 2016-2018.
Per comprendere meglio l'importanza che riveste il Ccnl dei porti per i lavoratori, per le imprese ma, in definitiva, per l'intero sistema, occorre fare un passo indietro riepilogando brevemente i fatti e il contesto in cui furono assunte scelte importanti per il futuro del Paese nell'interesse generale.
Il 1994 sarà ricordato a lungo come l'anno in cui l'Italia, sotto le pressioni della Commissione europea, varò la riforma dei porti con la legge n. 84 attuando la privatizzazione della mano d'opera, che sino allora era in capo alle Compagnie Portuali, esercitata tramite i monopoli.
Erroneamente si è parlato a lungo di quel processo come una privatizzazione dei porti, in realtà i porti sono proprietà del demanio quindi dello Stato. Privatizzare il lavoro ha significato aprire alle imprese private l'esercizio del ciclo completo delle operazioni portuali, quindi al mercato del lavoro, per rendere più competitivi i servizi e l'offerta portuale.
È importante ricordare anche che tale possibilità è tuttora valida attraverso precise istanze avanzate dalle imprese aspiranti alle neonate Autorità Portuali, verificate e discusse dai rappresentanti delle varie categorie sia economiche che sociali.
Durante il periodo di vigenza dei monopoli, i lavoratori portuali avevano potuto contare su un Ccnl, stipulato al Ministero della Marina Mercantile con le OO.SS., nel quale erano previsti meccanismi retributivi calcolati su incentivi legati al "cottimo".
Per le imprese che ruotavano intorno al monopolista Compagnia Portuale, vigevano Ccnl diversi tra loro e rispondenti alla tipologia di attività di indotto svolta a supporto delle operazioni portuali. Era il 2000 quando si convenne di "armonizzare" la (allora) vasta platea contrattuale in un contratto unico per i lavoratori dei porti. La scelta di unificare il contratto dei lavoratori dei porti fu un'operazione politica di spessore e lungimirante della quale, è giusto riconoscerlo, ancora oggi si registrano gli effetti positivi sul piano delle relazioni industriali.

Tale evoluzione ha consentito la costituzione di un tavolo permanente tra OO.SS. e Associazioni Datoriali che si è consolidato negli anni a seguire, nel pieno rispetto degli equilibri dei relativi ambiti di rappresentanza, e che ancora oggi risulta sufficientemente stabile.
Questo nonostante le svariate difficoltà, che si sono fatte sentire anche nei porti, legate in primo luogo alla lunga crisi economica che ha iniziato a far sentire i propri effetti fin dal 2007.
Alle conseguenze di tale crisi si sono aggiunte le difficoltà riferite alla crisi politica, la quale non è stata in grado di produrre, in tempi utili, adeguamenti normativi per accompagnare e sostenere una prospettiva programmatica di settore, già progredita in altri paesi europei, divenuta poi la causa del deficit di competitività che ancora oggi il Paese non riesce a recuperare.
Adesso siamo arrivati al 5° rinnovo contrattuale, da quel lontano 2000, e per la seconda volta si è riusciti a trovare l'intesa in anticipo rispetto alla scadenza naturale della vigenza del Ccnl prevista per il 31-12-2015.
Essendo uno degli obiettivi che ci eravamo preposti di raggiungere, con il sostegno e la condivisione delle nostre strutture territoriali, si può parlare di un risultato soddisfacente.
Anche perché, durante il precedente rinnovo, la trattativa aveva registrato un clima assai turbolento, tanto da rendersi necessario uno sciopero di 24 ore (il primo in assoluto per il contratto nazionale) per sbloccare il negoziato che, nel frattempo, si era irrigidito su alcune richieste datoriali normative legate all'organizzazione del lavoro, per noi irricevibili.
Il rinnovo dell'intesa, siglata a dicembre 2015 e che sarà sottoposta a validazione dei lavoratori attraverso le assemblee, realizza un incremento economico di € 80,00 parametrate al IV livello della declaratoria (operaio polifunzionale), delle quali € 10,00 a titolo di E.D.R. Elemento questo per il quale, a giugno 2018, si procederà a una verifica congiunta sul mantenimento della stessa somma in E.D.R. o alla sua trasformazione in minimo tabellare.
Inoltre, l'intesa prevede di integrare il contributo pro-capite della polizza sanitaria integrativa, che oggi è corrisposta in € 168,00, di ulteriori € 21,00 da dedicare prevalentemente alla prevenzione e cura odontoiatrica.
Per ciò che riguarda la parte normativa, si è congiuntamente convenuto di non andare a riaprire una discussione sulle parti legate all'organizzazione del lavoro, evitando così di dover negoziare su ulteriori forme di flessibilità e... dare fiato alle frizioni assai presenti durante il passato rinnovo.
Sono state trattate, invece, le novità legislative attinenti al mercato del lavoro inserite nel cd. "Jobs act" sulle quali si è convenuto di limitarne gli effetti sulle parti di interesse comune come il Tempo Parziale, l'Apprendistato e il demansionamento, valorizzando il ruolo della rappresentanza sindacale aziendale/territoriale e la contrattazione di II livello.
Il 6 febbraio è stata certificata la validazione dell'ipotesi, quindi

l'accordo è diventato effettivo e si procederà alla sua applicazione e alla stampa del nuovo contratto. Il rinnovo del Ccnl dei lavoratori dei porti, oltre a essere uno straordinario strumento di recupero del potere d'acquisto per i lavoratori, si conferma uno strumento di regolazione del mercato del lavoro nei porti.
Infatti, la legge di settore vigente stabilisce che le imprese che effettuano operazioni portuali e servizi e le Autorità Portuali (da qui a breve si chiameranno Autorità di Sistema Portuale) devono applicare un contratto di lavoro non inferiore, sul piano normativo ed economico, a quanto previsto dal Ccnl dei lavoratori dei porti.
Ovvero la competitività passa attraverso la qualità del lavoro e non sull'offerta tariffaria al ribasso degli operatori verso gli utenti a scapito dei diritti dei lavoratori portuali. Un fattore di regolazione del lavoro a difesa del quale i lavoratori dei porti hanno sempre contrapposto, con decisione, il rapporto di forza.

Riforma della legge 84/94

Siamo entrati, da pochi giorni, in una fase operativa di riforma della legge 84/94.
È opportuno, in premessa, ricordare che la legge del 94 imponeva una sua rivisitazione/adeguamento al compimento del decimo anno di vita; infatti, è tornata in Parlamento nel 2004 e non ne è mai uscita con un testo organico, bensì con modifiche su specifici articoli a tutela degli interessi di lobby che ne hanno decisamente modificato l'assetto e la filosofia che l'aveva resa, in Europa, una delle riforme portuali più avanzate.
Lo scorso 22 gennaio, il Consiglio dei Ministri ha varato gli schemi di decreti attuativi della riforma della P.A., tra questi anche la parte che riguarda la cd. "Governance" dei sistemi portuali e logistici.
Lo schema di d.lgs. è stato inviato alle Commissioni di Camera e Senato per il parere consultivo e alla Conferenza Stato-Regioni.
Ciò detto, orienteremo le nostre consideraioni sul testo che porta in sé un concetto ispiratore generale che condividiamo: trasformare la *"concorrenza impropria"* che si era scatenata tra porti, in molti casi nell'ambito degli stessi porti, in una ricerca di *"competitività propria"* della portualità in ottica di *"sistema"* affidando ruoli e attribuzioni ai nuovi Enti (AdSP) nell'ambito dell'interesse più generale del Paese.
Ma se da un lato l'impianto potrebbe dimostrarsi adeguato, in termini di principio, perché vanta il pregio di disincrostare le smanie che alcuni Presidenti dei porti hanno nel tempo dimostrato, avocando a loro stessi la possibilità di minare il rispetto omogeneo della norma e delle regole piegandole alle proprie esigenze,



dall'altro si sono registrate decisioni in palese contraddizione con le reali necessità del nostro Paese di fare "sistema" e in altri casi ancora le valutiamo assai poco coraggiose.
Entrando più nel dettaglio, il poco coraggio è da addebitare al fatto che non si è dato corpo a meccanismi minimi di controllo e di regolazione del mercato delle imprese logistiche fuori dagli ambiti portuali, forse proprio perché confliggenti con le lobbies di palazzo.
Ovvero tutto ciò che orbita in quel segmento operativo completamente liberalizzato e deregolamentato che lo stesso Ministro Del Rio ha più volte dichiarato ufficialmente costare alla collettività 50 mld di € all'anno di inefficienze.
Così come non abbiamo gradito né percepito il vantaggio che se ne otterrebbe dalle pesanti incursioni operate in tema di rappresentanza e democrazia partecipativa nei porti.
Sono azioni molto riconducibili allo schema di pensiero dell'attuale Governo, che superando, di fatto, il sistema di compensazione dei conflitti che si sviluppava nelle (ex a questo punto) commissioni consultive e nei comitati portuali, rischia di essere sostituito da un permanente conflitto a macchia di leopardo sul territorio nazionale dove, finora, ha invece regnato la pace sociale risultando un valore aggiunto per lavoratori e operatori.
Tra altre perplessità che meriteranno approfondimenti politici e tecnici, il testo va a definire la natura giuridica delle AdSL e i loro dipendenti, "decretando" che si applica il d.lgs 165/2001.
Questa è, secondo noi, un'aberrazione politica e strategica che affonda le sue radici fin dall'emanazione del d.l. 78/2010, a seguito del quale si sono consumate battaglie sindacali con l'obiettivo di definire l'esigenza di compattezza dei lavoratori all'interno dello stesso Ccnl nell'interesse generale, appellandoci al senso di appartenenza ai destini dei porti presso cui i lavoratori operano.
Oltretutto la giurisprudenza, cui siamo stati costretti a ricorrere, ha stabilito una linea opposta e disomogenea di interpretazione della norma, pertanto non è riuscita a fare la dovuta chiarezza giuridica che il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti si era impegnato a risolvere.
Siamo come sempre pronti e disponibili al confronto con il Ministero, col quale cercheremo un livello di ascolto e di attenzione vero alle nostre sollecitazioni e auspicabilmente risolutivo dei problemi che abbiamo individuato. Ciò deve avvenire prima che inizi la discussione più articolata sulla parte della riforma che riguarda il mercato delle operazioni portuali e servizi.
Ma se il modello di confronto che il Governo intende adottare è quello attuato con lo schema di d.lgs. sulla Governance, il timore di un innalzamento del livello della tensione potrebbe materializzarsi di nuovo, dopo l'ultimo sciopero del 6 marzo 2015 e non sarebbe certo una buona notizia.

La rete infrastrutturale lombarda: *stato di fatto, politiche e progetti*

A cura di Maria Evelina Saracchi (Centro Studi PIM)

La struttura delle reti di mobilità della Lombardia è strettamente correlata al suo assetto geografico e alla distribuzione territoriale delle principali conurbazioni che, sfruttando le maggiori condizioni di accessibilità, si sono sviluppate ed addensate proprio lungo i principali assi di comunicazione.

Rete stradale

Per quanto riguarda la rete stradale, la crescente domanda di mobilità e la notevole densificazione urbana hanno portato, con il tempo, ad un peggioramento delle prestazioni delle direttrici viarie storiche, interessate da sempre più elevati flussi di traffico e dalla commistione di spostamenti di lunga percorrenza e di scala locale, in contesti progressivamente inadeguati rispetto al ruolo inizialmente attribuito agli itinerari stessi. In particolare, nell'area milanese la struttura marcatamente radiocentrica della rete viaria ha indotto un utilizzo improprio delle arterie di penetrazione verso il capoluogo anche per gli spostamenti di semplice transito, amplificando gli effetti di congestione.

Da ciò, la necessità, da un lato, di definire una classificazione funzionale della rete viaria extraurbana esistente, attribuendo uno specifico ruolo gerarchico ai diversi itinerari (rete autostradale e itinerari d'interesse regionale, provinciale e locale), dall'altro, di individuare gli interventi necessari per risolvere le principali criticità legate, a seconda dei casi, a vere e proprie carenze infrastrutturali o a "colli di bottiglia" da fluidificare.

Negli ultimi anni hanno trovato attuazione alcuni dei tanto attesi interventi di completamento/rafforzamento della maglia viaria dell'area metropolitana milanese.

In particolare, l'entrata in esercizio dei nuovi assi autostradali della TEEM e dei primi lotti della Pedemontana e la riqualificazione della Rho-Monza (ancora in fase di completamento) hanno incrementato l'offerta infrastrutturale per gli spostamenti tangenziali in ambiti più esterni attorno a Milano. L'ampliamento delle autostrade A4 (in parte con lavori ancora in corso) e A8, il nuovo collegamento autostradale BreBeMi e il potenziamento di Cassanese, Rivoltana e Paullese, hanno invece migliorato le relazioni tra l'area milanese e alcune Province contermini.

Il progressivo decremento dei fondi disponibili per gli investimenti "locali" ha, invece, bloccato la progettazione e realizzazione di molti interventi sulla rete ordinaria, che sarebbero indispensabili per adeguarne le condizioni di sicurezza ed i livelli di servizio alle esigenze della domanda di mobilità interna tra i diversi poli urbani (seppure a fronte della complessiva contrazione del traffico registrata negli ultimi anni).

Rete del ferro

La rete ferroviaria regionale è strutturata in modo da collegare tutti i principali poli urbani lombardi, con una maggiore offerta, in termini sia di dotazione infrastrutturale, che di entità del servizio, nella più densa conurbazione attorno a Milano e nella fascia pedemontana (dove è presente la rete di FerrovieNord).

A partire dall'apertura del Passante Ferroviario di Milano, che ha consentito l'istituzione dei servizi Suburbani ad alta frequenza e capillarità (per soddisfare anche con il trasporto pubblico l'elevata domanda di mobilità dell'area metropolitana milanese), è stato possibile il progressivo sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale, cui hanno contribuito anche gli interventi di raddoppio/quadruplicamento delle linee esistenti (con l'esclusione di quelle verso Pavia e verso Gallarate, non ancora attuati per mancanza di finanziamenti).

Anche l'offerta ferroviaria per le lunghe percorrenze nazionali e internazionali ha avuto un notevole incremento, grazie alla realizzazione delle linee AV/AC Milano-Bologna e Milano-Torino (a cui si affiancherà quella verso Venezia, ancora in costruzione fino a Brescia e in progetto nella parte successiva verso Padova) e all'instaurarsi di una proficua collaborazione tra i gestori ferroviari lombardo e svizzero per migliorare i servizi transfrontalieri con Bellinzona.

La programmazione regionale

I programmi di sviluppo regionali (sanciti anche dalla Proposta 2015 del PRMT – Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti) sono volti a contribuire al raggiungimento degli obiettivi delle politiche europee, che si concretizzano, in particolare, nella costruzione di una rete transeuropea di trasporti (rete TEN-T), finalizzata a garantire la mobilità delle persone e dei beni, a offrire infrastrutture sicure e di qualità agli utenti (superando le strozzature esistenti e individuando i nodi da interconnettere) e a migliorare la coesione territoriale e la competitività.

La rete TEN-T è gerarchizza su due livelli. Il primo e più strategico dei quali (denominato "core network") è costituito da sistemi infrastrutturali multimodali afferenti a cosiddetti "Corridoi", tre dei quali interessano direttamente il nord Italia ed il territorio della Lombardia: il Corridoio ovest-est "Mediterraneo" (tratta Torino-Novara-Milano-Verona-Venezia-Udine-Trieste) e i due Corridoi sud-nord "Reno-Alpi" (tratta Genova-Milano-Lugano) e "Scandinavo-Mediterraneo" (tratta Brennero-Verona-Bologna -Roma-Napoli-Palermo).

Il secondo livello riguarda la scala regionale. A questa scala concorrono alla costituzione del Corridoio "Mediterraneo" gli interventi relativi al completamento del Sistema Viabilistico Pedemontano e della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia e, sull'asse medio-padano, le previste autostrade regionali Cremona-Mantova e Broni-Mortara (che prosegue verso ovest con il raccordo autostradale interregionale Mortara-Stroppiana). Al Corridoio "Reno-Alpi" contribuisce il progetto di adeguamento della linea ferroviaria Chiasso-Seregno-Monza-Milano e al Corridoio "Scandinavo-Mediterraneo" quello per il collegamento autostradale Brennero-La Spezia (TiBre).

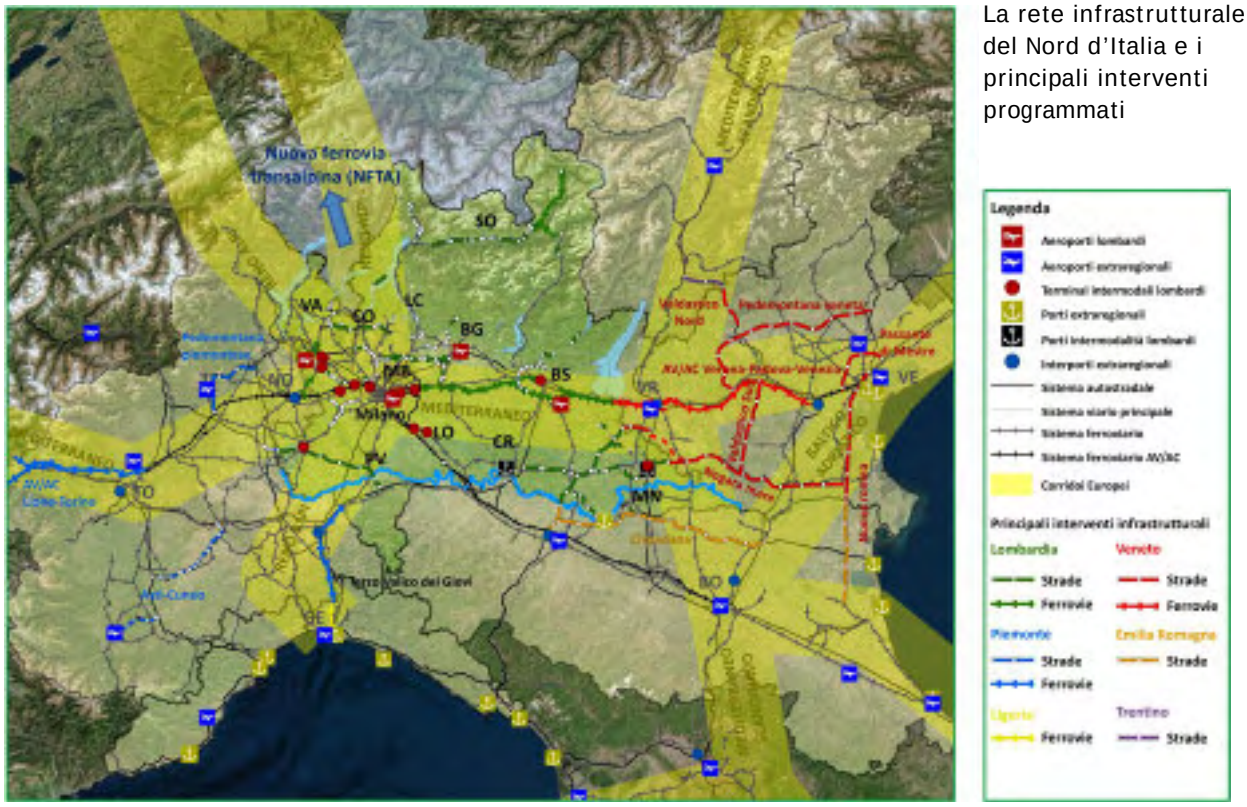
Oltre alla definizione della rete TEN-T, l'UE ha introdotto il tema della sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti, con obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra dovute ai mezzi di trasporto, raggiungibili attraverso la costituzione di un sistema di mobilità efficiente e integrato e l'utilizzo di tecnologie e comportamenti innovativi.

La Regione Lombardia ha fatto propri tali principi nell'elaborazione del PRMT che, tra gli obiettivi specifici, indica lo sviluppo dell'integrazione fra le diverse modalità di trasporto (favorendo la mobilità collettiva attraverso il rafforzamento dei nodi di interscambio pubblico/privato e le sinergie tra le diverse reti della mobilità pubblica) e la promozione di azioni per il governo della domanda (implementando il *mobility management*, la regolamentazione e tariffazione della circolazione e la sensibilizzazione e ricerca sull'innovazione tecnologica).

Altro tema trattato dalla programmazione regionale, in linea con i principi di sostenibilità ambientale, riguarda la mobilità ciclistica (oggetto del PRMC – Piano Regionale della Mobilità Ciclistica), sia per gli spostamenti quotidiani che per il tempo libero, strutturata su itinerari di scala regionale, integrati con la rete Eurovelo, i sistemi ciclabili locali e le stazioni del servizio ferroviario.

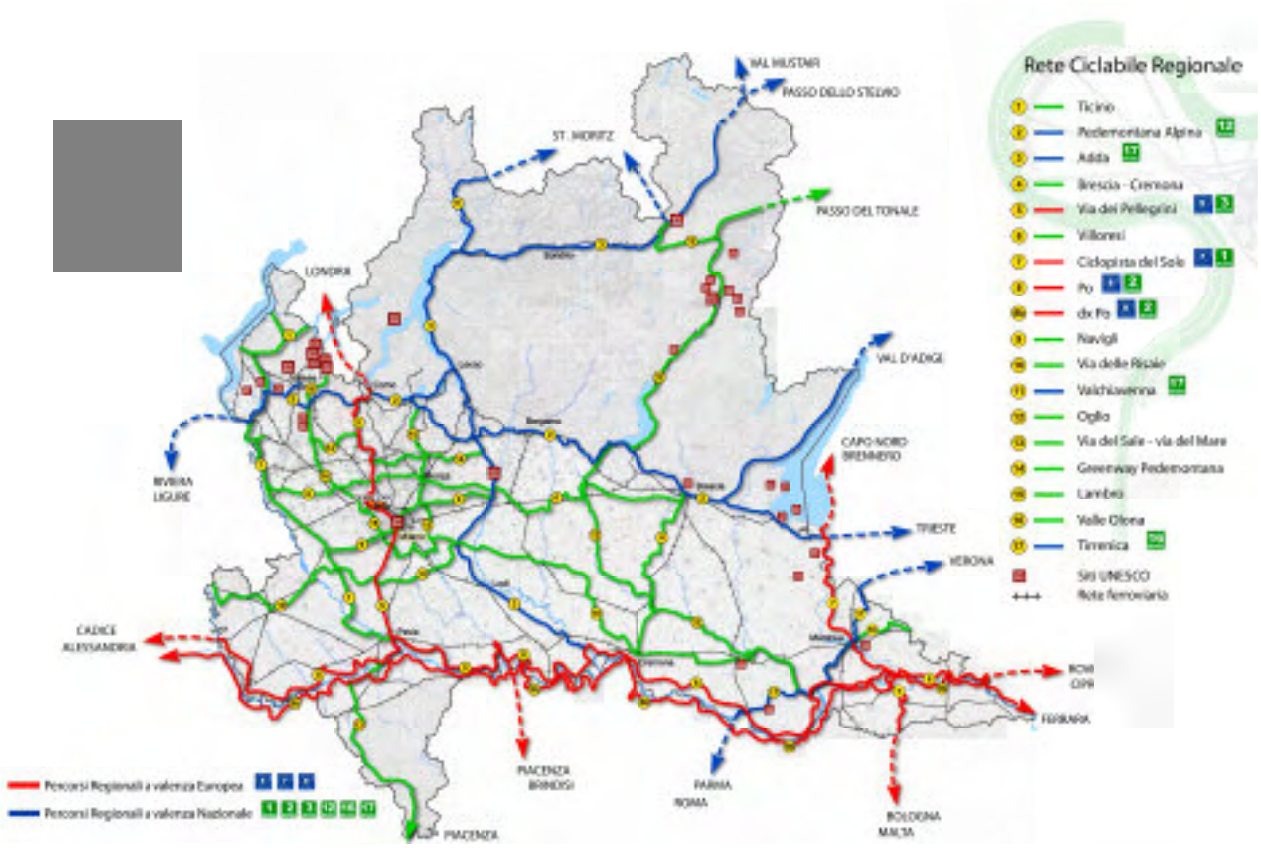
In sintesi si può, pertanto, concludere che l'evoluzione del sistema della mobilità lombarda parte dal completamento del riassetto del nodo di Milano, cardine dei Corridoi di collegamento di scala nazionale e internazionale. Essa, inoltre, punta a favorire l'integrazione modale (con rafforzamento dei nodi, quali *hub* privilegiati per l'interscambio), al fine di garantire un sempre crescente sviluppo del trasporto pubblico, anche alla scala locale ed anche attraverso l'utilizzo di nuovi modelli di *governance* integrata.

Il Centro Studi PIM (Programmazione Intercomunale dell'area Metropolitana) è un'associazione volontaria di Enti Locali senza scopo di lucro che svolge attività di supporto tecnico-scientifico e operativo nei confronti della Città metropolitana di Milano, della Provincia di di Monza e Brianza, dei Comuni di Milano e di Monza e degli altri 62 Comuni associati, nonché di altri soggetti pubblici, in materia di governo del territorio, ambiente e infrastrutture (www.pim.mi.it).



La rete infrastrutturale del Nord d'Italia e i principali interventi programmati

Fonte: Proposta 2015 del PRMT – Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (adottato con DGR n.X/4665 del 23.12.2015)



Fonte: PRMC – Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (approvato con DGR n. X/1657 dell'11.04.2014)

Un patrimonio *per nuovi* Sguardi e Traguardi

di Oriella Savoldi, Segreteria Camera del Lavoro Brescia

NOSTOP ha celebrato i suoi vent'anni, un compleanno importante per un periodico sindacale che si è proposto, fin dalla sua nascita, di far parlare non soltanto protagonisti e protagoniste del mondo sindacale e del lavoro, ma pensatori e pensatrici che, con le loro riflessioni, hanno concretizzato l'apertura al confronto quale pratica che permette di guadagnare la realtà e di metterla al mondo. Non basta, infatti, che la realtà ci sia, occorre significarla, per strapparla a quella opacità, voluta o no, che riduce all'insignificanza intere vite di donne e uomini; un tentativo che in questo periodo di fine e inizio secolo ha agito nei confronti di uomini e donne alle prese con il lavoro, in contesti segnati da una trasformazione squilibrante e troppo spesso mortificante per loro. Se questo tentativo può dirsi non realizzato in maniera compiuta, lo si deve a tanto impegno sindacale e a quanti e quante hanno mantenuto lo sguardo sulle spinte in atto, offrendo analisi e letture al confronto e restituendo esperienze, condizioni, possibilità, scenari e attese provenienti dal mondo del lavoro e da quella parte di società più povera e svantaggiata, dove donne e uomini non sono consegnati per destino all'egoismo dei più forti, ma fanno vivere ispirazioni, iniziativa, mediazione e conflitto politico fra diversi interessi e volontà, per una migliore civiltà dei rapporti.

Di questo confronto ha dato conto NOSTOP in questi venti anni, grazie alla sua redazione e, in particolare, come riconosce Nino Cortorillo nell'articolo *Il tempo era adesso*, pubblicato nel numero 88 (Dicembre 2015), all'impegno e alla passione di Vittoria Scordo, che della Redazione è responsabile. E grazie anche a uomini della FILT che assegnarono all'intelligenza e competenza femminile quell'incarico e a quelli che continuano a crederci. La sua opera, preziosa e puntigliosa, oltre ad aver contribuito a garantire la continuità del periodico, ha per di più il merito di aver caparbiamente fatto vivere il pensiero della differenza sessuale, facendo parlare attraverso i testi pubblicati l'esperienza femminile nelle variegate articolazioni e declinazioni che hanno animato in questi anni lo scambio fra donne, fra donne e uomini, nel mondo del lavoro e nella società.

Il fulcro di tanto merito si colloca nella rubrica Sguardi e Traguardi che, nel suo essere parziale, nel far parlare l'esperienza femminile rende l'intero periodico spazio aperto alla differenza di sguardi e traguardi che animano la politica, evidenziando anche le diverse invenzioni femminili di pensiero, forme e pratiche, significative di trasformazioni nel rapporto fra i sessi, a livello politico, sindacale, culturale e sociale.

Basta riprendere alcuni articoli, che già nei titoli e nella riflessione espressa dalle rispettive autrici ben lo evidenziano, cogliendo la ricchezza dell'elaborazione femminile che ha caratterizzato la politica delle donne, cambiando la politica italiana.

Mi perdoneranno le diverse autrici se, nella selezione riportata, non sono richiamati tutti gli articoli pubblicati e per non aver scritto i loro nomi. Ripercorrendo a ritroso "Sguardi e Traguardi", ho lasciato che prevalesse in me la costatazione di come questo spazio abbia saputo restituire la vivacità dell'esperienza politica delle donne, senza censurare o ridurre alcuna delle posizioni che si sono confrontate, cercando nella scelta dei titoli ripresi di darne conto, ammesso di esserci riuscita.

È questo sforzo generoso di Sguardi e Traguardi a consegnarci oggi, in un tempo carico di squilibri globalizzati, causa di tanta sofferenza, disorientamento, precarizzazione e frantumazione dei rapporti a tutti i livelli, un patrimonio storico di pensiero politico che può consentire il guadagno di giudizi e misure in cui radicarci e trarre linfa e orientamento per pensare e agire nuove trasformazioni.

Personalmente non ho mai condiviso l'orizzonte della parità fra donne e uomini come traguardo cui aspirare, ritenendolo limitante quando non mortificante la libertà di espressione che una donna, che donne ambiscono per sé, nell'ambito relazionale cui la vita, personale e politica, le espone.

Non che queste politiche orientate a far affermare la parità non abbiano concorso a far cadere roccaforti storicamente riservate al maschile. Che le donne non siano avanzate in tutti gli ambiti sociali e politici. Che non circoli riconoscimento per la sapienza e per l'opera femminile. Ma, di più ritengo abbia concorso il senso dell'importanza di sé, della propria dignità che le donne hanno agito, per amor proprio, di verità per la propria differenza, per desiderio di libertà. Qui è il punto di leva che ha innescato l'uscita delle donne dalle case in cui erano state confinate per destino imposto; una vera e propria rivoluzione pacifica che le ha portate e continua a portarle ovunque nel mondo.

Nel permanere di ostacoli alle aspirazioni femminili, l'orizzonte della parità s'impone più come possibilità di posizionamenti pensati dagli uomini per sé, in contrasto all'esclusione. Come dire che, ben lungi dal disegnare nel mondo traguardi a propria misura, le donne si accontentano. Il che, da sempre, è paradossale ma oggi più che mai, nel subentrato disordine diffuso dove le cose sembra non stiano più insieme e si fa fatica a individuare la direzione da intraprendere, e la realtà delle guerre e del terrorismo si rinnova. La scommessa di cambiamento investe, infatti, un orizzonte ben più grande dei traguardi già dati, per lo più rivelatisi effimeri, troppo spesso svalorizzanti e dai prezzi troppo elevati, se non fallimentari, sul piano del senso di sé, di una convivenza sensata, civile e pacifica, a misura di esseri umani e rapporti liberi.

In gioco è il senso della stessa vita, della morte, del tempo riservato al suo divenire, nell'ambiente che abbiamo ricevuto in dono. Come dire, riprendendo una considerazione di Luisa Muraro a proposito di una discussione molto attuale, che non possiamo restare intrappolate nel disquisire se affittare l'utero sia lecito o no, o che, se ritenuto lecito in alcuni paesi, possa diventarlo in altri.
Occorre smascherare l'ipocrisia stesa sul fatto che l'affitto di cui si parla investe l'*essere* donna; si parla di affittare una donna.
A questo livello, è la stessa discussione che si palesa nella sua massima evidenza di illiceità, spostando la discussione sulla necessità di guadagnare un senso del limite, quello che la condizione di esseri umani, donne e uomini, impone. Quale vita, quali relazioni, quale lavoro per quale civiltà ed economia: restano nell'orizzonte più grande di senso le domande da affrontare per guadagnare nuovi Sguardi e Traguardi, per offrire parole e pensieri allo scambio, ringraziando fin d'ora NOSTOP per lo spazio che a esso vorrà continuare a riservare.

Selezione di articoli da "Sguardi e Traguardi"

Lavoro e libertà (65), presentazione di *Sottosopra*, Immagina che il lavoro, importante Manifesto sul rapporto femminile con il lavoro, rivolto a donne e uomini.
Più tutela per la maternità, pari dignità nella genitorialità (68), dopo la risoluzione del Parlamento europeo sulla proposta di revisione della Direttiva per il miglioramento della sicurezza e della salute sul lavoro delle lavoratrici gestanti.
Dalla favola alla realtà (71) sullo sgretolarsi del nostro paese per la troppa ipocrisia e miseria dei suoi governanti, richiamando al senso antico di dignità e al rigore di politici che nel passato ne hanno contraddistinto la storia, cui fa eco sullo stesso numero Non è un Paese per donne (71), quando invece, sostiene l'autrice, se si puntasse sul lavoro femminile, l'Italia potrebbe farcela meglio.
Contro ogni forma di violenza fisica, psicologica, economica (72) cui seguirà Il colpevole silenzio (73) a proposito di violenza sulle donne e cause scatenanti, ripresa a tambur battente da slogan e iniziative politiche di denuncia e contrasto in tante parti del mondo. Fra queste rientra, No more, convenzione contro la violenza maschile sulle donne-femminicidi (76), problema strutturale legato al potere dispari fra donne e uomini e al ricorso della forza da parte maschile per dirimere i conflitti.
E se provassimo (donne e uomini) a riordinare il mondo come si riordina una casa? (74) invito a conoscere il pensiero di Ina Praetorius e la sua convinzione che gli esseri umani sono capaci di creare il nuovo e come ogni essere, ogni azione incontri inevitabilmente una rete di altre libertà, già esistenti e diverse dalla propria.
Via dogana. Una rivista pensante (74), un'impresa femminile per far vivere la differenza nella sua originalità e disparità con la differenza maschile, ambito quello della differenza fra i sessi che, riconosciuto nella sua realtà incarnata ed esperienziale, rende possibile lo scambio virtuoso fra donne e uomini. È nata per desiderio di donne che si riconoscono nella Libreria delle Donne di Milano che da pochi mesi ha festeggiato - Accidenti che festa (68) i suoi trentacinque anni.
La città delle donne (75) a proposito di consapevolezza che non esistono politiche neutre; che esistono realtà di donne dedite al "bene comune" per rendere la città a misura di donne e uomini come La città che vogliamo (77) nel concreto delle esperienze che le donne fanno vivere.
Le donne cambiano… (74) sintesi di un dibattito mai dismesso, interno alla Cgil e alle sue categorie, fra cui la Filt, per significare la necessità di nuove proposte e risposte politiche in rapporto a modificate istanze delle donne che scommettono per Contrattare, contrattare contrattare (77) come soggetti della trasformazione del lavoro, sociale e politica. Più diritti e opportunità alle donne per far crescere il Paese (87) dove la responsabile nazionale CGIL delle politiche di genere rimarca come, per raggiungere l'effettiva parità fra i generi, manchino la volontà politica e una visione d'insieme, ammesso che questa sia possibile.
Noi possiamo cambiare il mondo (76), testimone dell'attenzione di donne venute dopo verso donne di generazioni precedenti, che hanno fatto la Storia Italiana. Nel caso dell'articolo, l'attenzione di due giovani sindacaliste sul pensiero che scaturisce dalle interviste a Nilde Iotti.
Il femminismo e la mutualità nella crisi (80) Paestum 2013, ovvero di un confronto sui percorsi da intraprendere, sulle relazioni da costruire fra donne di generazioni diverse su temi inderogabili quali l'economia, la democrazia, la maternità, la sessualità, il welfare.
La giusta conciliazione per una società a misura di donne e uomini (80) prospettiva perseguita dalla Commissione pari opportunità di Legacoop Lombardia, per uno sviluppo di politiche pubbliche a sostegno del welfare familiare.
Ventanni dopo Pechino. Le sfide per i movimenti delle donne oggi, (86) una riflessione a vent'anni dalla quarta Conferenza ONU delle Donne del settembre 1995, dove più di trentamila donne provenienti da tutto il mondo approvarono, con la Piattaforma d'Azione, un testo politico avanzato per affrontare la povertà, l'educazione, la salute, il lavoro, l'ambiente e la violenza.
Più tutela per la maternità, pari dignità nella genitorialità (68), dopo la risoluzione del Parlamento europeo sulla proposta di revisione della Direttiva per il miglioramento della sicurezza e della salute sul lavoro delle lavoratrici gestanti.
Tempi interni e tempi sociali nella vita delle donne (84), nell'intrecciarsi e confondersi dei tempi di vita, l'articolo invita a immaginare nuove forme di temporalità, più legate alla vita quotidiana, personale e relazionale.
Le resistenti di Kobane (84) ovvero del coraggio di combattenti e dell'attenzione verso la realtà e le scelte di donne che vivono in altri paesi diverso dal nostro.
Donne in rete (88), a proposito di esperienze e desideri "semplici" delle donne e delle condizioni economiche sociali in cui si trovano a operare, seguito a Più degli uomini, le donne, ovvero del loro amore per l'ecologia come campo di esperienza fra *essere e ambiente*.

Donne oltre le mura

di Paola Bentivegna, Segretaria SLC - Camera del lavoro Metropolitana Milano

La Camera del Lavoro di Milano è impegnata nelle politiche sociali anche con interventi nelle carceri, sia per migliorare la condizione delle detenute e dei detenuti, sia nei confronti del personale che vi lavora.

Da oltre trent'anni, la Camera del lavoro Metropolitana di Milano è attiva nelle politiche sociali e ha prodotto una serie di azioni per i detenuti e le detenute delle carceri nella provincia di Milano.
Fra le tante cose, è stata promotrice, nel 1993, della costituzione dell'Osservatorio carcere e territorio di Milano, che è tuttora il luogo di coordinamento degli enti e delle associazioni che nel contesto milanese intervengono in carcere o nell'ambito dell'esecuzione penale.
Nei confronti dei detenuti e delle detenute, all'interno di un progetto denominato Ekotonos, insieme a diverse realtà di volontariato, dal 1992 la CdLMM opera attraverso gruppi di informazione sui diritti di cittadinanza e sul lavoro e ha attivato altri laboratori nel corso degli anni.
Dal 2015 è stato avviato un corso di formazione dedicato ad agenti di polizia penitenziaria, per affrontare anche le loro problematiche, relativamente al ruolo, molto cambiato negli anni, che è sempre meno di "custodia" e sempre più di soggetti attivi nel percorso di rieducazione delle persone detenute.
Dal 2012, nella sezione femminile della Casa Circondariale di San Vittore, si svolge ogni mercoledì pomeriggio il laboratorio d'arte gestito da Antonella Prota Giurleo, artista e curatrice, e iscritta Cgil, che ha ideato e messo in atto, di concerto e col supporto della Segreteria della CdLMM, decine di iniziative interne ed esterne al carcere. Tali iniziative hanno rafforzato l'obiettivo di fare conoscere al "mondo esterno" una realtà spesso sconosciuta come quella carceraria e, per contro, fare conoscere alle detenute le molte attività che svolge la Camera del lavoro.
Nel 2014, solo come Cgil, a San Vittore abbiamo organizzato, oltre al laboratorio d'arte e origami (che ha visto la partecipazione di 216 donne per 49 giornate), il laboratorio di lettura, il corso di tango argentino seguito dal maestro Giacomo Leaci di Auser e si sono svolte altre iniziative, come in occasione dell'8 marzo.
Abbiamo fatto anche il cineforum al 6° raggio maschile, curato da una delegata Fillea, che ha visto la partecipazione di 62 uomini su 6 giornate e un laboratorio di scrittura seguito da un insegnante di lettere in pensione. Nel 2015, questo appuntamento è stato sostituito dal corso per giocare a scacchi, partecipatissimo e curato da un giovane appassionato della materia.
Anche all'Icam (Istituto a custodia attenuata, per detenute madri con prole fino a 3-6 anni) siamo stati presenti con una delegata dell'SLC, che ha fatto lezioni di danza orientale, particolarmente gradita alle diverse donne rumene presenti con i loro bambini.
Se digitate su Google "San Vittore ci piace colorato", scoprirete, anche attraverso le fotografie pubblicate, che un primo murale è stato realizzato nel cortile del passeggio dalle donne, coadiuvate dal muralista cileno Mono Carrasco. Le fotografie sono state realizzate da Tullio Quaianni, mentre la giornalista Nicoletta Manuzzato ha curato la comunicazione.
Un secondo murale è stato realizzato, di recente, dalle donne detenute con l'aiuto di Antonella Prota Giurleo.
Tutto ciò è stato possibile, in parte con interventi economici da parte della Cgil Milano e di alcune categorie e, in parte, attraverso la distribuzione di prodotti quali il cofanetto "I libri sanno volare", il cui ricavato ha permesso di acquistare ventilatori e radio, che sono stati donati alle donne detenute per essere utilizzati nelle loro celle, che ne erano sprovviste.
"I libri sanno volare" è stata la prima delle iniziative: dopo l'avvio del laboratorio d'arte, infatti, le donne detenute hanno imparato a fare i libri d'artista (elaborazioni artistiche di libri, nelle forme più svariate). Con le fotografie che hanno accompagnato questo percorso artistico e con contributi "letterari" di tutti noi che abbiamo costruito l'iniziativa, è stato realizzato un cofanetto composto da un CD e un piccolo opuscolo. In quell'occasione, alcune delle donne sono venute in CdLMM, per l'iniziativa "pubblica" che ha visto anche la presenza della Direttrice di San Vittore, oltre a tanti partecipanti.
Proprio partendo dal laboratorio d'arte, abbiamo avuto la possibilità di conoscere più approfonditamente le donne detenute, in alcuni casi stringendo un rapporto che ha permesso di rimanere in contatto anche dopo il loro rilascio.
Per tutto il 2013, il gruppo che frequentava il laboratorio d'arte era costante e anche abbastanza compatto e, proprio in una di quelle occasioni, alcune hanno espresso l'auspicio di avere una casa dove poter scontare la propria pena, qualora non si abbia un domicilio fisso, o comunque dopo avere scontato la pena in carcere.

Sembrerà strano, ma anche donne italiane, a volte, non possono scontare la pena ai domiciliari… semplicemente perché un domicilio non ce l'hanno.
Da questo "semplice" status, è venuta l'idea di realizzare un progetto che potesse tenere insieme il bisogno di una casa, di una riqualificazione professionale attraverso la formazione e di un "accompagnamento" al reintegro sociale anche con iniziative sul territorio. Una cosa senza l'altra rischia di far fallire i tentativi di reinserimento nel mondo esterno e da qui alla recidiva il passo è breve: in carcere tutto sommato ci si sente protetti, una volta che si sono prese le misure con le restrizioni e con le regole che ci sono…
"Il mondo" non è pronto ad affiancare chi non è abituato a gestirsi in autonomia e un uomo o donna che abbia trascorso del tempo in carcere non è preparato/a ad affrontare in solitudine ciò che non ha mai saputo gestire: orari, imposizioni, rapporti interpersonali.
Ecco il progetto "Donne oltre le mura", presentato in conferenza stampa il 20 ottobre scorso, di cui la Camera del Lavoro di Milano è ideatrice e promotrice e che ha coinvolto l'Associazione Comunità Il Gabbiano (capo fila), ForMattArt che cura la comunicazione e la formazione per mezzo dell'arte, Ars (Associazione per la Ricerca Sociale, che monitora il progetto e ne ha curato la stesura), Libera Università Popolare, Comunità del Giambellino, Università degli Studi Milano Bicocca.
Questo progetto, finanziato dalla Fondazione Banca del Monte di Lombardia, ci ha permesso di affittare un appartamento in provincia di Lodi, arredandolo anche attraverso donazioni private, che vedrà a breve l'ingresso di quattro donne (a febbraio la prima di queste avrà l'udienza che potrà determinarne l'uscita), che provengono da San Vittore e da Bollate.

Molti sono stati i colloqui già fatti con le donne, per verificare la loro intenzione di partecipare a questo percorso e molto positivi i riscontri avuti dalle educatrici de *Il Gabbiano* che le affiancano e le aiuteranno a raggiungere l'autonomia sociale.
Anche la Camera del lavoro di Milano avrà un ruolo importante: curerà gli aspetti della formazione al diritto del lavoro e metterà a disposizione spazi per iniziative.
A gennaio 2016, è anche partito un laboratorio di sartoria, tramite il Comune di Milano, al quale per ora stanno partecipando alcune donne che rientrano nel nostro progetto con un sostegno territoriale personalizzato e che non necessitano di un'abitazione.
Questo permetterà loro di acquisire una professione, utilizzando tute da lavoro che ci sono state donate dai lavoratori della Scala e degli appalti ferroviari; per il loro riciclo saranno aiutate da un artista che insegnerà loro a trasformare queste stoffe.
Un importante obiettivo è che il progetto "Donne oltre le mura" riesca ad autofinanziarsi, per permetterne la prosecuzione, aumentando via via il numero delle donne da poter comprendere.
Per questo, a breve, saranno coinvolte tutte le categorie della Camera del Lavoro Metropolitana di Milano; a novembre una parte dei dipendenti della CdLMM ha devoluto un'ora di lavoro al progetto e il ricavato sarà utilizzato per garantire alle donne i costi dei trasporti pubblici tra Lodi e Milano.
La casa è pronta da tempo, tutte le educatrici e educatori sono pronti per accogliere e accompagnare le Donne, ma la giustizia ha i suoi tempi e quindi siamo in attesa che arrivi la prima delle quattro che fruirà anche dell'abitazione.
Che dire? Siamo tutti molto orgogliosi di questo progetto e non vediamo l'ora di poter raccontare le storie delle nostre Donne oltre le mura…
Se vuoi contribuire anche tu, mettiti in contatto con:
paola.bentivegna@cgil.lombardia.it

La rappresentazione che soggioga la realtà

di Osvaldo Cisternino

Il nuovo film di *Giuseppe Tornatore*, uscito a metà gennaio nelle sale, era molto atteso in Italia, come tutti i film di quello che è uno dei nostri migliori registi: divenuto subito celebre con il suo primo e forse ancora miglior film, *Nuovo cinema Paradiso*, che vinse l'Oscar per il migliore film straniero, non sempre ha pienamente soddisfatto le attese con i suoi film successivi. La sua nuova opera, *La corrispondenza*, originale e anche sorprendente per trama e argomento, merita di essere vista.

Al centro della vicenda c'è un grande amore fra un celebre fisico teorico inglese, *Ed Phoerum (Jeremy Irons)*, e una sua allieva, *Amy Ryan (Olga Kurylenko)*, studentessa fuori corso, di oltre una trentina d'anni più giovane di lui. Il film inizia con un incontro fra i due in una stanza d'albergo. Sarà il loro ultimo incontro. *Ed* ha famiglia, moglie e due figli ancora molto giovani. Inoltre gira il mondo a tenere conferenze. *Amy*, oltre a studiare, guadagna facendo la *stuntgirl* nelle scene violente dei film, usando il proprio corpo per mettere in scena impiccagioni, incendi, incidenti d'auto, in una maniera così realistica da essere talvolta rischiosa per davvero: in questo caso la morte è solo oggetto di rappresentazione.

Dopo la scena iniziale, per tutto il film *Ami* e *Ed* non s'incontrano più. Ma si pensano e si parlano di continuo, più volte al giorno, attraverso *WhatsApp*, sms, e-mail e si vedono attraverso *Skype*. *Ed* è impegnato, o così dice, ma si ricorda di ogni data, immagina e previene gli accadimenti di lei, le invia fiori ma anche le chiavi di casa, quando prevede a ragione che le abbia perse. È una presenza continua: il loro rapporto dura da sei anni, conosce i suoi pensieri. Lei non può fare a meno di quella presenza continua, ha bisogno di lui. È un grande amore il loro, malgrado la differenza di età? È possibile un incontro come il loro, come fra due anime fuori dal tempo?

Il film obbliga lo spettatore a interrogarsi su questi due grandi misteri: l'amore e il tempo.

Amy viene a sapere per caso, durante una conferenza all'università, che *Ed* è appena morto per un tumore al cervello. Eppure continua a ricevere suoi messaggi, pacchi, dvd con sue registrazioni. Le dice che non ha voluto coinvolgerla nella sua scomparsa, ma che – anche se non c'è più – continuerà a seguirla e starle vicino finché lei vorrà. Come è possibile? Si tratta di una storia di fantasmi? No: prima di morire ha dato disposizioni a un notaio, a un ufficio postale e ad alcuni conoscenti di continuare a inviare a scadenze predeterminate plichi e messaggi da lui predisposti. Eppure riesce ancora a sorprenderla, prevedendo quello che lei pensa, come reagirà, dove andrà. Le dice come fare per interrompere tutto questo, quando lei non lo sopporterà più. *Amy* prova a interrompere questo flusso continuo, ma poi non sa stare senza e cerca in ogni modo di ripristinarlo.

La corrispondenza
(Francia 2015)
Regia di Giuseppe Tornatore.
Con Jeremy Irons, Olga Kurylenko, Simon Anthony Johns, James Warren, Shauna Macdonald.
Drammatico, colore, 116 min.

Nell'ultimo video-messaggio *Ed* le parla delle supernove che brillano nel cielo anche miliardi di anni dopo che sono scomparse. La realtà, dunque, lascia una scia nel tempo, anche quando è passata.

Così il film obbliga lo spettatore a interrogarsi su un altro grande mistero: il rapporto fra realtà e rappresentazione. L'amore può andare oltre il tempo, rimanere realtà anche quando è solo rappresentazione? Si può restare legati a una rappresentazione?

Queste domande senza risposta sono sottese a quello di cui più si è parlato nei commenti del film: i nuovi mezzi di comunicazione informatici. Eppure a me sembra che questi ultimi siano protagonisti solo in apparenza: in fin dei conti i dilemmi che vi sono proposti vanno oltre le novità tecnologiche e sarebbero immaginabili anche se la comunicazione avvenisse con più tradizionali modalità epistolari, le lettere d'amore del passato.

Dunque: amore, tempo, realtà, rappresentazione. In una parola: la magia del cinema. Di questo sembra ancora volerci parlare Tornatore come, fin dall'inizio della sua carriera, già in *Nuovo cinema Paradiso*. Con la sua grande abilità registica, usando questa volta anche le corde del melodramma, per dirci che la rappresentazione talvolta può essere (o sembrare) più vera della realtà, fino a soggiogarla.

Luci d'Artista

Amsterdam. Il freddo è pungente, il vento ne aumenta la percezione e questa sottile pioggerellina che mi accompagna fin dal mattino è il condimento ideale per spingermi a rientrare in albergo.
Riparo alla meglio obiettivi e fotocamere – nonostante siano *tropicalizzate* e perciò immuni da questa umidità solidificata – e proseguo comunque la mia passeggiata ricognitiva.
Ripenso ai classici stereotipi con cui la città, classico luogo eletto al turismo di massa, è presentata: la "Venezia del Nord", i tulipani, i mulini a vento, le case strette e alte con le finestre bianche lungo i canali dove sono ormeggiate le house-boat, le "canne" e il quartiere a luci rosse. Già, la curiosità c'era tutta. Non tanto per gli spinelli che non sono mai rientrati nella mia sfera di interesse nemmeno quando ero uno scavezzacollo quanto per un luogo così sfacciatamente dedicato al sesso al punto da essere indicato tranquillamente su ogni guida turistica assumendo pure una scenografia da esportazione.
Sono venuto ad Amsterdam attratto da altre luci, quelle che da ormai quattro edizioni trasformano il centro storico di questa città in un mirabolante allestimento scenico colorato fatto di proiezioni sulle facciate di edifici storici, di installazioni e sculture luminose disseminate tra i parchi, le vie cittadine e lungo la cerchia concentrica di canali che le abbracciano.
Il "Light Festival" trasforma questo insolito tessuto urbano in un esteso palcoscenico all'aperto dove artisti di fama internazionale e qualche straordinario illustre sconosciuto concretizzano la loro creatività con quanto di più impalpabile e immateriale possa esistere: la luce. Per circa cinquanta giorni, tra novembre e gennaio, gli spazi pubblici della città di Amsterdam sono avvolti dai bagliori dell'arte durante il periodo più buio dell'anno, quasi una sorta di esorcismo contro il lungo inverno nordico fatto di giornate uggiose e notti gelate.
Altre città Europee promuovono iniziative analoghe: Berlino, Lione e, fra queste, Torino che ha fatto da battistrada da circa quindici anni. Ma il connubio con l'acqua rende l'iniziativa olandese intrisa di un fascino particolare.
La stessa *"Illuminade"*, l'itinerario luminoso pedonale che si districa fra strade, vicoletti, musei, negozi e bar del centro storico non può fare a meno di coinvolgere le rive stesse dei canali. I giochi luminosi e colorati delle installazioni si moltiplicano nei mille riverberi restituiti dalle superfici riflettenti dell'Amstel, il fiume che attraversa Amsterdam, dei corsi d'acqua artificiali che lo alimentano e del mare, amplificati con prepotenza dall'oscurità che ne evidenzia la trama gradualmente percepibile solo a partire dalla precedente atmosfera crepuscolare.
Imbarcazioni basse tipiche della navigazione fluviale e simili nelle fattezze ai "bateaux mouches" parigini scivolano silenziosi sull'acqua con il loro carico di visitatori, accompagnandoli lungo il *"Water Colors"*, insolito tour nautico a tu per tu con l'arte.

"Today I Love you", "Merry go round Europe", "Northern Lights", "Talking Heads", "The Light Kite", "Paths Crossing", "Run Beyond", "Holon Lights", "Open Lounge", "Polygonum", "Light Wave" sono le fantasiose denominazioni di opere che nell'attuale edizione hanno celebrato il tema della *"Friendship"*, dell'amicizia. Quale correlazione possano avere lampadari di cristallo sospesi sull'acqua, teste giganti tempestate di luci bianche intermittenti, aquiloni fluorescenti, giostre di secchi rotanti, silhouette umane che simulano il salto di un ponte, figure disegnate nell'aria con sottili neon colorati, installazioni gonfiabili che risplendono di ogni gradazione di blu al passaggio sottostante del battello, è un quesito la cui risposta è lasciata alla libera interpretazione di chi guarda, restandone tuttavia affascinato.
L'esperienza del "Light Festival", il Festival della Luce, resta comunque unica ed emozionante e, visto il periodo, se cercate una valida alternativa ai classici e ormai consueti Mercatini di Natale, la potete trovare sicuramente qui.
Al duty free dell'aeroporto, nell'attesa dell'imbarco sull'aereo di ritorno a casa, rigiro tra le mani un intrigante bicchierino da vodka dove una donnina con frusta e guepiere mi guarda ammiccando attraverso la finestra di una casa del famoso *"red light district"*, il quartiere a luci rosse.
Sorrido e lo compro, in ricordo delle luci che non ho visto.

© testo e fotografie di Franco Mammana

NOSTOP
RESPONSABILE DI REDAZIONE Vittoria SCORDO
GRUPPO DI REDAZIONE Guido BARCUCCI, Luca STANZIONE
PROGETTO GRAFICO ORIGINARIO Armando Artibio FANFONI - RESTYLING URAKEN Graphix
Redazione Via Morgagni 27 - 00161 Roma - Tel. 06.440761
Contatti mail: nostop@filtcgil.it - I numeri arretrati sono consultabili su: www.filtcgil.it
Supplemento al n°1 gennaio-febbraio 2016 de "Il lavoro nei trasporti" Mensile della FILT-CGIL nazionale Direzione/Amministrazione EDITRICE EDITRASPORTI Via Morgagni 27 - 00161 Roma Iscritto al n°92/82 del Registro Pubblicazioni periodiche del Trib. di Roma il 10/3/82 Testata registrata presso il Registro Nazionale della Stampa Direttore Responsabile Paolo Serventi Longhi Sped. in abb. postale c26 art.20 lett. B art.2 della legge 23/12/96 n° 662 Roma
Chiuso in tipografia: 9 febbraio 2016 BINE EDITORE - Corso di Porta Vittoria 43, Milano
Videoimpaginazione e fotolito PRG Via Gaffurio 2, Milano - info@prgfotolito.it - Graphic Artist: Roberto Ambrosioni

G A L L E R I A

FILT-CGIL

CGIL